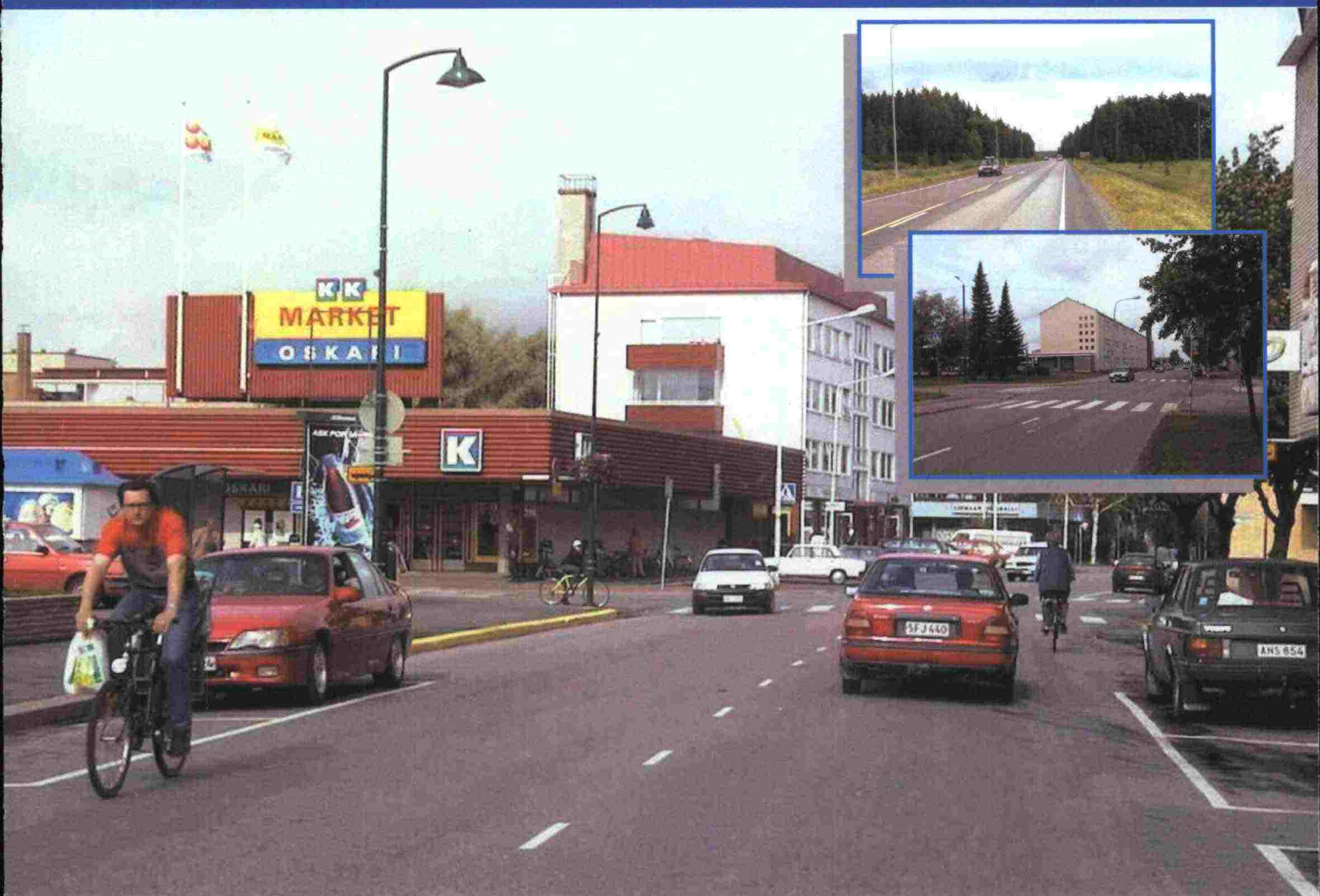


20020042



Loimaan kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelma



Loimaan
kaupunki

O & TIEH / TUR



TIEHALLINTO

Kirjasto

Loimaan kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelma



Kirjasto

LOIMAAN KAUPUNKI
TIEHALLINTO, TURUN TIEPIIRI
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
Loimaa 2001

Kartat © Karttakeskus

Kartat © Loimaan kaupungin kaavoitus- ja mittauslaitos

Tampere 2001

Julkaisua saatavana:

Loimaan kaupunki
Puhelin (02) 76 110

Tiehallinto, Turun tiepiiri
Puhelin 0204 2211



TIEHALLINTO
Turun tiepiiri
Yliopistonkatu 34
PL 636
20101 TURKU
Puhelinvaihte 0204 2211

LOIMAAN KAUPUNKI
Tekninen toimi
Vesikoskenkatu 12
PL 52
32201 LOIMAA
Puhelinvaihte (02) 76 110

TIIVISTELMÄ

Työn tarkoituksena on laatia kokonaisvaltainen Loimaan kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma, joka sisältää liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat.

Loimaan kaupunki sijaitsee Varsinais-Suomen maakunnassa, Turku–Kuopio valtatie 9 sekä maantien 213 risteämiskohdassa. Kaupungissa on tapahtunut vuosittain keskimäärin 68 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 20 on tapahtunut yleisellä tieverkolla. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on vuosittain noin 1 ja loukkaantumiseen johtaneita 13. Kaupungissa tehdään nykyisin eri hallintokuntien toimesta liikennekasvatus, -tiedotus ja -valistus. Tunnusomaista eri hallinnonalojen liikenneturvallisuustyölle on omaehtoisuus, "yksinpuurtaminen" ja toiminnallisten tavoitteiden puuttuminen.

Onnettomuus- ja nykytilanneanalyysin sekä hankeryhmän päätösten pohjalta sovittiin liikenneturvallisuustyön keskeisiksi tavoitteiksi Loimaalla:

LIKENNETURVALLISUUSTYÖN PÄÄTAVOITTEET LOIMAALLA

- ⇒ Parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta.
- ⇒ Vähentää risteämis- ja kääntymisonnettomuuksia.
- ⇒ Kiinnittää huomiota nopeusrajoitusten noudattamiseen rajoituksia tukevilla toimenpiteillä.
- ⇒ Parantaa vilkkaasti liikennöityjen väylien turvallisuutta.
- ⇒ Parantaa eri hallinnonalojen ja sidosryhmien välistä liikenneturvallisuustyötä.
- ⇒ Luoda päälinjat jatkuvalle liikenneturvallisuustyölle.
- ⇒ Pitkän tähtäimen tavoitteena "nollatavoite" Loimaan katuverkon onnettomuuksille.

Työssä laadittiin toimenpideohjelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja onnettomuusriskin pienentämiseksi. Huomattavaa on, että asetettuja liikenneturvallisuustavoitteita ei saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistuvilla teknisillä toimenpiteillä, vaan hallintokuntien jatkuva liikenneturvallisuustyö, kasvatus, tiedotus ja valistus ovat merkittävä osa kokonaisvaltaista liikenneturvallisuuden parantamista ja liikenneturvallisuustyön merkityksen lisäämistä. Liikenneturvallisuustyötä koordinoi jatkossa liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano vahvistetaan valtuustossa yhdessä vuosittaisten liikenneturvallisuustyölle asetettujen tulostavoitteiden kanssa.

Keskeisimmiksi teknisiksi toimenpideryhmiksi nousi kevyen liikenteen ylistyökohtien turvaaminen erityisesti Pikatiellä ja Koulukeskuksen ympäristössä, ajonopeuksien alentaminen erityisesti Juvantiellä, Hirvikoskentiellä ja Lamminkadulla sekä risteämisonnettomuuksien vähentäminen keskustan liittymien uudelleen muotoilulla. Kaikkiaan Loimaan kaupungin alueelle esitettiin 66 teknistä, liikenneympäristöön kohdistuvaa toimenpidettä.

ALKUSANAT

Liikenneturvallisuussuunnitelma on toteutettu yhteistyössä Loimaan kaupungin, Tiehallinnon Turun tiepiirin, Loimaan kihlakunnan poliisilaitoksen sekä Liikenne- ja viestintäministeriön kesken. Työ on kuulunut Liikenne- ja viestintäministeriön kuntakannustin -hankekokonaisuuteen. Suunnitelma sisältää liikenneympäristön parantamissuunnitelman sekä koulutus-, valistus ja tiedotussuunnitelman.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on onnettomuuksien määrän vähentäminen ja vakavuusasteen pienentäminen liikenteen kasvusta huolimatta. Työn tavoitteena on ollut selvittää liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohteet Loimaan kaupungin alueella sekä määrittää ja suunnitella toimenpiteet, joilla voidaan vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuusastetta sekä parantaa liikenneympäristöä.

Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laadinnassa on käytetty asiantuntijoina Loimaan kaupungin sivistys-, terveys-, sosiaali- sekä teknisessä toimessa työskenteleviä henkilöitä. Suunnitelma jakaantuu kahteen osaan eli nykytila-analyysiin ja kehittämisosioon. Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman tarkoituksena on pyrkiä hahmottamaan toimenpiteet, joiden avulla tienkäyttäjät saadaan tunnistamaan liikenneympäristönsä ja oman käyttäytymisensä riskit liikenteessä sekä toimimaan sen mukaisesti.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimista on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

Antti Kemi	Loimaan kaupunki, tekninen toimi
Arto Savonen	Loimaan kaupunki, tekninen toimi
Hannu Salminiitty	Loimaan kaupunki, ympäristötoimi
Ilkka Kykkänen	Loimaan kaupunki, sivistystoimi
Jaakko Kaunisto	Loimaan kaupunki, sosiaalitoimi
Hannu Laurila	Loimaan kaupunki, hallintotoimi
Markku Aarikka	Tiehallinto, Turun tiepiiri
Petteri Katajisto	Liikenne- ja viestintäministeriö
Jarmo Heikkinen	Loimaan kihlakunnan poliisilaitos

Lisäksi koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laatimisen yhteydessä on järjestetty kaksi ideaseminaaria kaupungin eri hallintokuntien edustajille.

Konsulttina työssä on toiminut Tieliikelaitoksen Konsultoinnin Tieto- ja asiantuntijapalvelut, jossa liikenneturvallisuussuunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet DI Markku Uusitalon (31.5.2001 saakka) ja DI Janne Grekulan (1.6.2001 lähtien) johdolla ins. Eija Yli-Halkola ja DI Nina Mähönen. Liikennekasvatus- ja tiedotussuunnitelman on laatinut insinööri, hall.yo. Heljä Aarnikko.

Loimaalla lokakuussa 2001

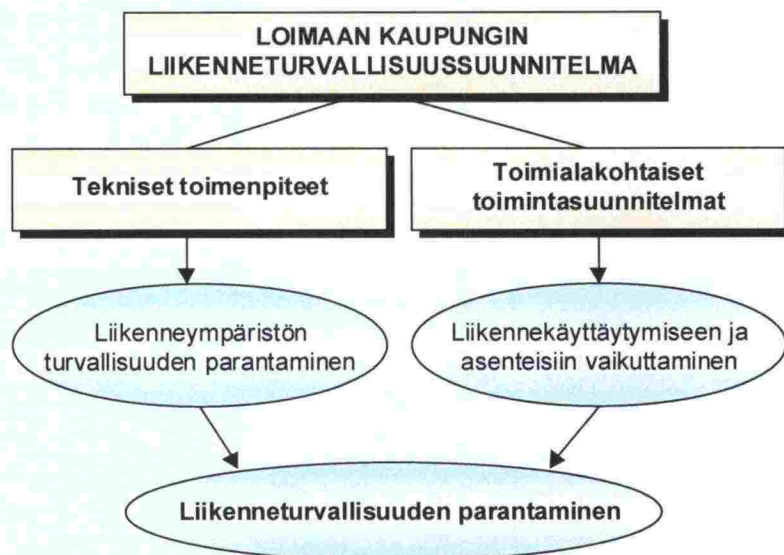
Loimaan kaupunki
Turun tiepiiri

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	11
2	TYÖN LÄHTÖKOHDAT	12
2.1	Maankäyttö ja väestö	12
2.2	Liikenne	13
2.3	Aikaisemmat suunnitelmat ja kaavoitus	15
3	LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA	16
3.1	Liikenneonnettomuudet	16
3.2	Ongelmakohteet ja aloitteet	20
3.3	Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen nykytila	25
4	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET	28
4.1	Valtakunnalliset tavoitteet	28
4.2	Turun tiepiirin tavoitteet	28
4.3	Loimaan kaupungin tavoitteet	28
5	TOIMENPIDE-EHDOTUKSET	30
5.1	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen	30
5.2	Kääntymis- ja risteämisonnettomuuksien vähentäminen	32
5.3	Huomion kiinnittäminen nopeusrajoituksiin	34
5.4	Vilkkaasti liikennöityjen väylien turvallisuuden parantaminen	35
5.5	Muut tekniset toimenpiteet	36
6	HALLINTOKUNTIEN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ	38
6.1	Tavoitteet	38
6.2	Vaikutukset	39
6.3	Liikenneturvallisuustyön organisointi kuntatasolla	39
6.4	Liikenneturvallisuustyön kehittäminen Loimaalla	43
7	ENSIMMÄISET ASKELEET JA JATKUVUUS	45
8	LIITTEET	47

1 JOHDANTO

Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa sekä liikenneympäristön turvallisuus ja käytettävä kulkumuoto että ihmisten käyttäytyminen ja asenteet. Liikenneympäristöä ja sen turvallisuutta voidaan parantaa Tiehallinnon ja kuntien tekemillä teknisillä toimenpiteillä. Liikenneturvallisuutta ei kuitenkaan saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistetuilla toimenpiteillä, vaan yhtä tärkeää on vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen. Ihmisten asenteisiin voivat parhaiten vaikuttaa kuntien eri hallinnonalat: sosiaali-, sivistys- ja terveystoimi kasvattamalla, tiedottamalla ja valistamalla jokapäiväisessä toiminnassaan. Myös poliisin suorittamalla liikenteenvalvonnalla voidaan vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen.



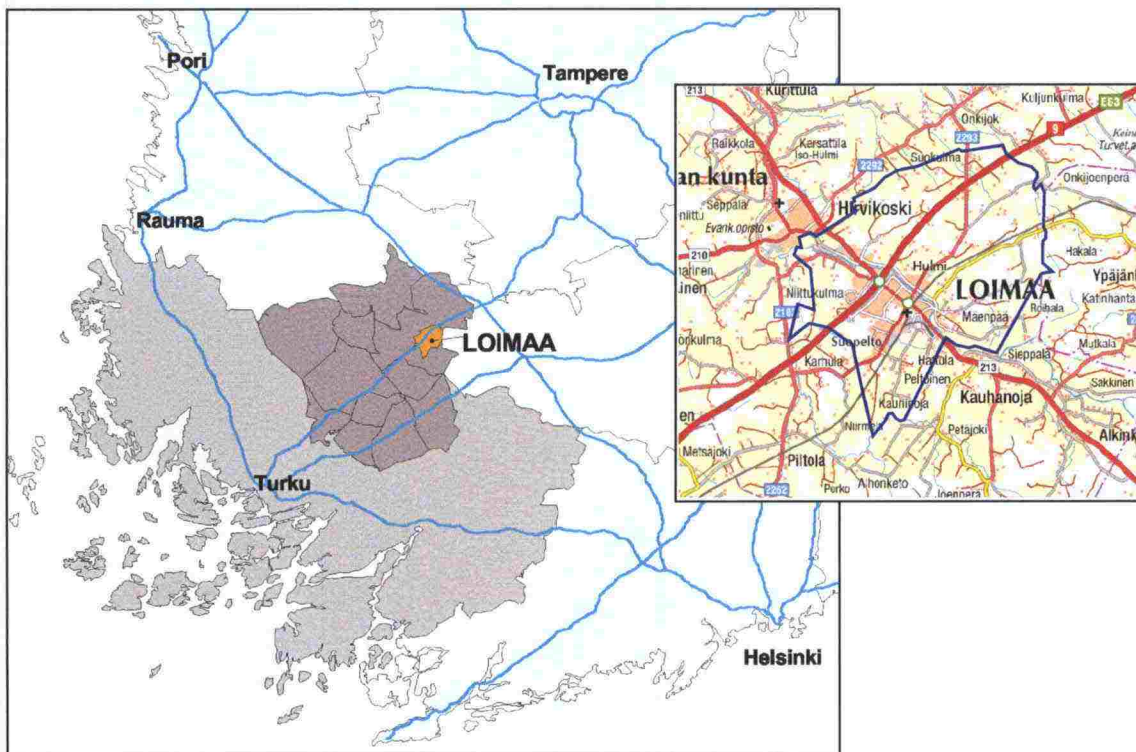
Kuva 1. Liikenneturvallisuussuunnitelma kokonaisuutena.

Tämän työn tavoitteena on laatia kokonaisvaltainen Loimaan kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma, joka sisältää konkreettiseen liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä kaupungin toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat.

2 TYÖN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Maankäyttö ja väestö

Loimaan kaupunki sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Varsinais-Suomen maakunnan alueella, Turku–Kuopio valtatie 9 sekä maantien 213 risteämiskohdassa (kuva 2). Loimaan kaupunkia ympäröi Ypäjän ja Loimaan kunnat. Loimaan kaupunki on Loimaan seutukunnan hallinnollinen ja kaupallinen keskus. Seutukunnan talousalueella asuu noin 38 000 asukasta.



Kuva 2. Loimaan kaupunki

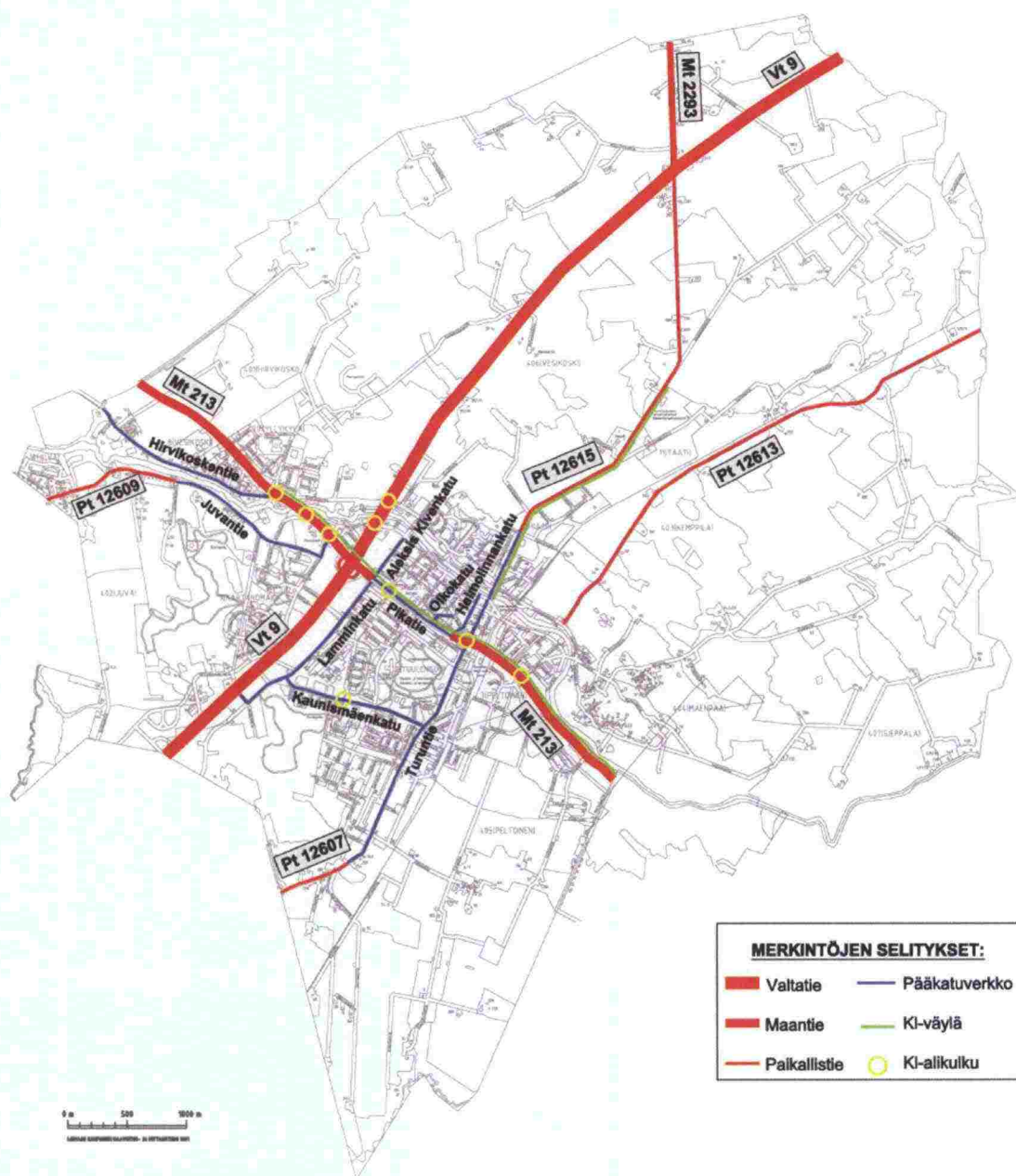
Vuoden 2000 lopussa Loimaan kaupungissa asui 7184 asukasta. Vuodelle 2010 laaditun väestöennusteen mukaan kaupungin asukasmäärä on hieman laskemassa ja väestön ikäjakauma vanhenemassa. Kaupungin elinkeinorakenne on painottunut palvelu- ja jalostuselinkeinoihin.

Loimaan kaupungin alueella perusopetusta annetaan Keskuskoulussa (luokat 1-6), Vanhassa koulussa (luokat 1-2), Pelttoisten koulussa (luokat 1-4), Vesikosken koulussa (luokat 1-4) sekä Puistokadun koulussa (luokat 7-9). Lisäksi Loimaalla on erityiskoulu ja lukio. Näiden lisäksi opetusta annetaan Loimaan ammatti-instituutin kolmessa eri toimipisteessä sekä Turun ammattikorkeakoulun kahdessa Loimaan toimipisteessä. Muita runsaasti kevyttä liikennettä synnyttäviä kohteita ovat Työväenopisto, Musiikkiopisto, koulu- ja laisten iltapäiväkerhot, seurakunnan kerhot sekä yleiset liikuntapaikat.

2.2 Liikenne

Loimaan kaupungin tieverkon rungon muodostavat Turku–Kuopio valtatie 9 sekä Ypäjä–Säkylä maantie 213. Muut Loimaalla kulkevat yleiset tiet ovat toiminnalliselta luokituksestaan yhdysteitä: Loimaan paikallistie 12607, Juvan paikallistie 12609, Ypäjänkylän paikallistie 12613 sekä Paunan paikallistie 12615.

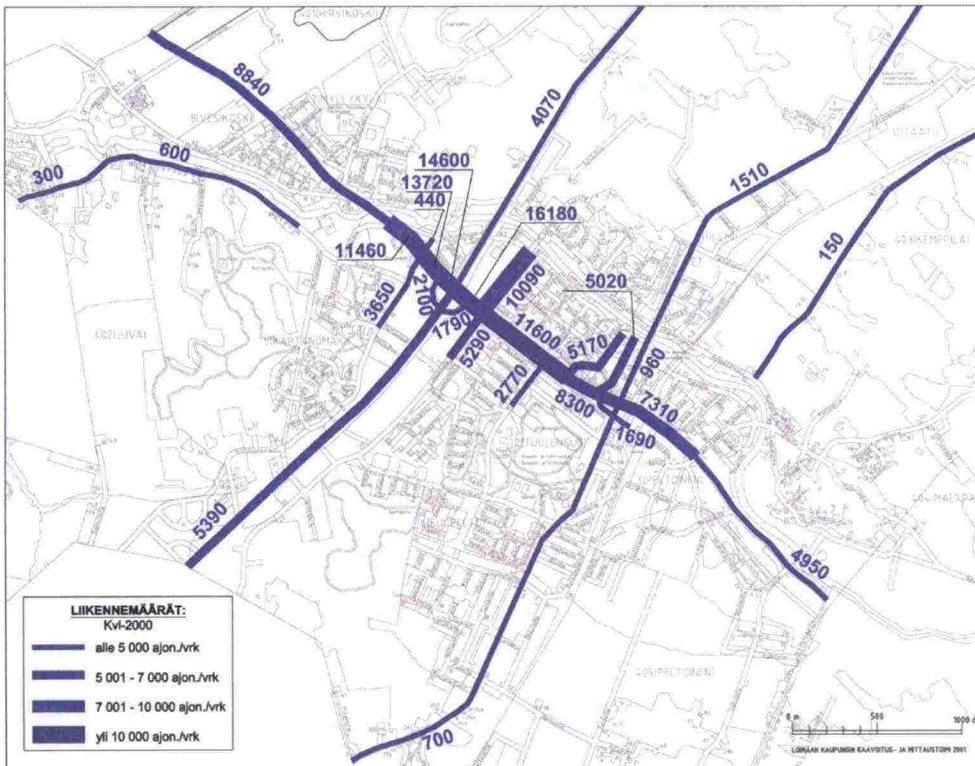
Katuverkon rungon kaupungissa muodostavat Pikatie, Turuntie, Lamminkatu, Aleksis Kivenkatu, Oikokatu, Heimolinnankatu, Kaunismaenkatu, Juvantie ja Hirvikoskentie. Kaupungin tie- ja runkokatuverkko on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3. Loimaan kaupungin tie- ja runkokatuverkko

Liikennemäärät

Yleisen tieverkon vilkkaimmin liikennöityjä väyliä Loimaan kaupungissa ovat maantie 213, jonka keskivuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2000 oli 4 290–16 180 ajoneuvoa vuorokaudessa sekä valtatie 9 (4 070–5 390 ajon./vrk). Liikenteellisesti kuormitetuin katu on maantien 213 katuosuutena oleva Pikatie (11 600 ajon./vrk). Muita keskusta-alueen vilkkaasti liikennöityjä katuja ovat Aleksis Kivenkatu (10 900 ajon./vrk), Lamminkatu (5 290 ajon./vrk), Oikokatu (5 170 ajon./vrk) sekä Heimolinnankatu (5 020 ajon./vrk). Loimaan keskusta-alueen liikennemäärät on esitetty kuvassa 4.



Kuva 4. Liikennemäärät Loimaan kaupungin keskusta-alueella.

Yleisen tieverkon liikennemäärät on pohjautuvat Tiehallinnon vuoden 2000 tierekisteritietoihin. Katuverkon liikennemäärätiedot perustuvat Loimaan kaupungin teettämiin liikennelaskentoihin.

Nopeusrajoitukset

Viime vuosina Loimaalla on toteutettu runsaasti nopeusrajoitusten alentamistoimenpiteitä. Pääperiaatteena on ollut, että asuntokatuja nopeusrajoitus on 30 km/h ja kokoojaluokkaisten katujen sekä keskustan katuverkon aluenopeusrajoitus on 40 km/h. Pikatien keskustaosuudella on nopeusrajoituksena 50 km/h. Kaupungin läpikulkevalla valtatiellä 9 nopeusrajoituksena on pääsääntöisesti 100 km/h, mutta keskusta-alueen kohdalla nopeus on laskettu pistemäisesti 80 km:iin/h. Kaupunkialueen voimassaolevat nopeusrajoitukset on esitetty liitteessä 1.

2.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja kaavoitus

Loimaan kaupungin alueella on Turun tiepiirin perustienpidon korvausinvestointiohjelman hankkeisiin vuosille 2001-2006 sisällytetty Loimaan risteys sillan (maantiellä 213) korjaaminen.

Vuonna 1998 on valmistunut yleissuunnitelma, jota on vuonna 2000 täydennetty, Pikatien muuttamisesta osaksi Ypäjä-Säkylä maantietä 213. Suunnitelmassa on esitetty muun muassa Pikatien nelikaistaistamista, liittymäjärjestelyjä Aleksis Kivenkadun, Puistokadun ja Heimolinnankadun liittymiin. Suunnitelmassa on esitetty myös kevyen liikenteen alikulkujen rakentamista Puistokadun ja Paavonpolun liittymiin sekä Kotikujan alikulkukäytävän muuttamista nykyisten suunnitteluohjeiden mukaiseksi.

Loimaan kaupungin asemakaavan muutostyö on käynnissä Pikatien yleissuunnitelman pohjalta. Kaavoitustyötä hidastaa kiista Opinkujan katkaisemisesta Pikatien suuntaan.

Vuoden 2000 keväällä valmistui Turun tiepiirin teettämä selvitys "Liikenneturvallisuuden parantaminen koulujen kohdilla", jossa Loimaan kaupungin osalta oli mukana Vesikosken ala-aste.

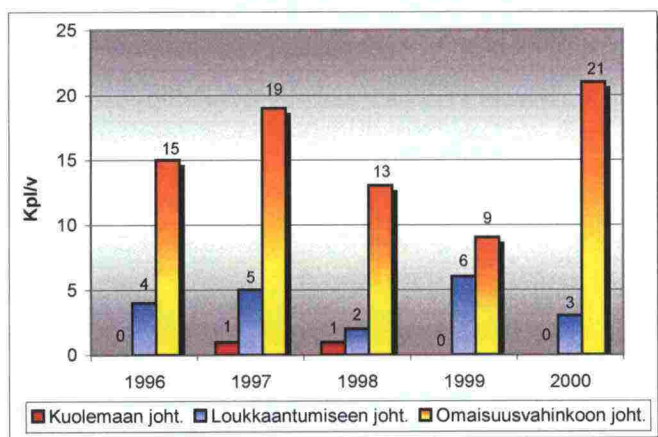
Keväällä 2001 on laadittu 1-vaiheen toimenpideselvitys Valtatien 9 Loimaan eritasoliittymän tilavarauksesta. Selvityksessä on tarkasteltu eritasoliittymän toimivuutta nykyisillä järjestelyillä sekä lisäksi tilanteessa, jossa on toteutettu uusi suora ramppi ja Loimaan keskustan puoleinen nykyinen silmukkaramppi on muutettu suoraksi rampiksi.

3 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA

3.1 Liikenneonnettomuudet

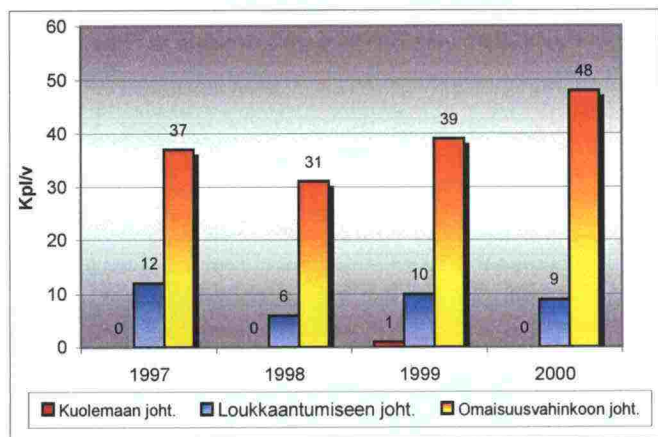
Onnettomuusanalyysin lähtöaineistona käytettiin poliisin tienpitäjälle ilmoittamia, vuosina 1996-2000 tapahtuneita onnettomuuksia. Katu- ja yksityistieverkon osalta käytettiin vuosien 1997-2000 poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia. Liikenneonnettomuuksista poliisin tietoon tulee kaikki kuolemaan johtaneet, noin puolet loukkaantumiseen johtaneista sekä vajaa kolmannes omaisuusvahinkoon johtaneista.

Tarkasteluvuosina Loimaan yleisellä tieverkolla tapahtui yhteensä 99 onnettomuutta. Näistä 2 oli kuolemaan ja 20 loukkaantumiseen johtaneita. Onnettomuudet jakaantuivat eri vuosille kuvan 4 osoittamalla tavalla. Onnettomuuksien tapahtumapaikat on esitetty liitteenä 2 olevassa kartassa.



Kuva 5. Yleisten teiden onnettomuudet ja vakavuusaste Loimaalla 1996-2000

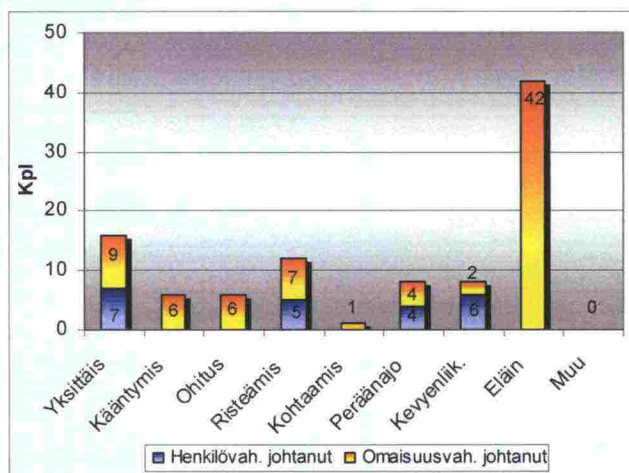
Katu- ja yksityistieverkolla tapahtui vuosien 1997-2000 aikana yhteensä 193 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista yksi oli kuolemaan johtanut. Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä 37. Onnettomuuksien vuosittainen jakautuma ja vakavuusaste on esitetty kuvassa 5. Onnettomuuksien tapahtumapaikat on esitetty liitteen 3 kartassa.



Kuva 6. Katu- ja yksityistieverkon onnettomuuksien vakavuusaste 1997-2000.

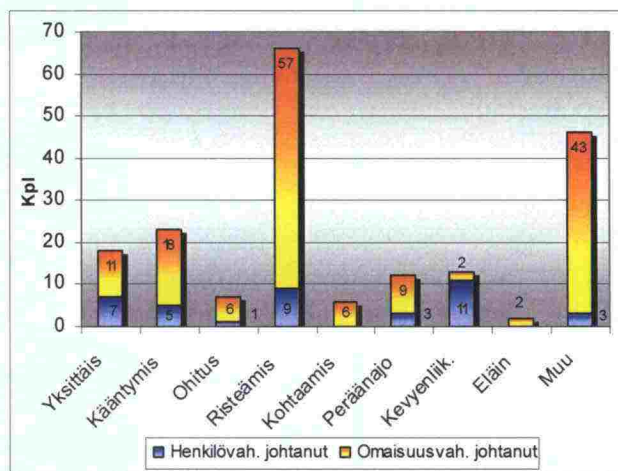
Onnettomuusluokka

Yleisin onnettomuustyyppi Loimaan alueen yleisillä tieverkoilla ovat olleet eläinonnettomuudet, joiden osuus kaikista onnettomuuksista on noin 42 % (kuva 6). Seuraavaksi yleisimpiä onnettomuuksia ovat olleet yksittäis- (noin 16 % kaikista onnettomuuksista) ja risteämisonnettomuudet (noin 12 %). Henkilövahinko-onnettomuuksista yleisimpiä yleisillä teillä ovat olleet yksittäisonnettomuudet (osuus kaikista heva-onnettomuuksista noin 32 %), jotka pääsääntöisesti ovat tieltä suistumisia. Lisäksi varsin yleisiä onnettomuusluokkia, jotka ovat johtaneet henkilövahinkoon, ovat olleet kevyenliikenteen (noin 27 %) ja risteämisonnettomuudet (noin 23 %).



Kuva 7. Yleisten teiden onnettomuudet onnettomuusluokittain 1996-2000

Katu- ja yksityistieverkolla tapahtuneista onnettomuuksista yleisimpiä ovat olleet risteämis- (noin 34 % kaikista) ja muut onnettomuudet (noin 24 %), joista merkittävä osa on tapahtunut peruutettaessa pihoista ja parkki-alueilta liikenteen sekaan. Kääntymisonnettomuuksien osuus kaikista katuverkon onnettomuuksista on noin 9 %. Henkilövahinko-onnettomuuksista katuverkolla yleisimpiä ovat olleet kevyen liikenteen onnettomuudet (osuus noin 28 %) sekä risteämisonnettomuudet (noin 2 %).



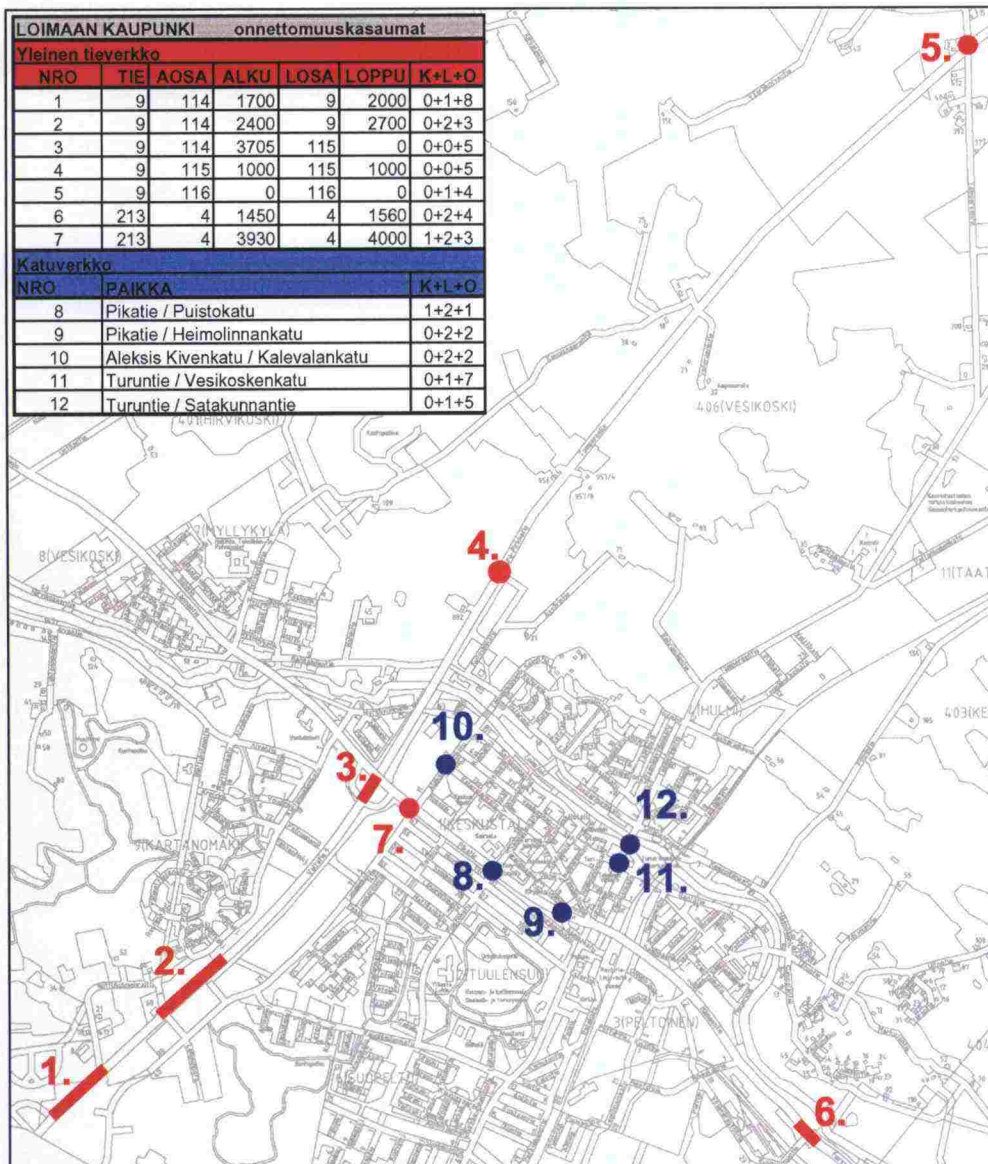
Kuva 8. Katu- ja yksityistieverkon onnettomuusluokat 1997-2000.

Onnettomuuskustannukset

Tarkasteluajanjakson vuotuiset onnettomuuskustannukset Loimaalla ovat ajokustannusten vuoden 2000 mukaisilla yksikköhinnoilla laskettuna 37,4 Mmk. Tästä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osuus on 32,0 Mmk (heva-onnettomuuden laskennallinen yksikkökustannus on 2,3 Mmk) ja omaisuusvahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osuus 5,4 Mmk (omaisuusvahinko-onnettomuuden yksikköarvo 100 000 mk).

Onnettomuuksien kasautumiskohdat

Onnettomuuksien perusteella ongelmalliseksi on katsottu kohde, jossa on tapahtunut tarkastelujakson aikana vähintään viisi onnettomuutta tai kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Tarkastelun pohjalta onnettomuuksien kasaantumiskohtina voidaan pitää (kuva 9):



Kuva 9. Onnettomuuksien kasautumiskohdat.

1. Valtatien 9 tieosa 114, etäisyydellä 1700-2000 metriä. Välillä on sattunut yhteensä 9 onnettomuutta, joista yksi johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus oli tieltä suistuminen. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat suistumis- ja peuraonnettomuuksia (7 kpl).
2. Vt:n 9 tieosa 114 etäisyydellä 2400-2700. Tieosuudella on sattunut kaksi loukkaantumiseen ja 3 omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuutta. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat peräänajo- ja kääntymisonnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat hirvi- ja peuraonnettomuuksia.
3. Vt:n 9 tieosa 114 etäisyydellä 3705 - 3829. Tieosuudella on sattunut yhteensä viisi omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuutta. Onnettomuudet olivat kääntymis- (2 kpl), suistumis-, ohitus- sekä risteämisonnettomuuksia.
4. Vt:n 9 tieosa 115, Kutojankadun liittymässä. Liittymäalueella on tapahtunut viisi omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuutta. Onnettomuuksista kolme oli peuraonnettomuutta, yksi ohitusonnettomuus sekä yksi mopedionnettomuus.
5. Vt:n 9 ja Tampereentien (pt 12615) liittymä, jossa on sattunut yksi loukkaantumiseen ja neljä omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuutta. Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus oli risteämisonnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat kääntymis-, ohitus-, risteämis- sekä peuraonnettomuuksia.
6. Maantien 213 tieosa 4 etäisyydellä 1450-1560 (Kuusilinnantien liittymä). Tieosuudella on tapahtunut yhteensä 6 onnettomuutta, joista kaksi johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat oli risteämis- ja polkupyöräonnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat peura- (3 kpl) ja yksittäisonnettomuuksia.
7. Pikatien ja Aleksis Kivenkadun liittymä. Vuosina 1997-2000 liittymäalueella on tapahtunut yhteensä kuusi onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan ja kaksi loukkaantumiseen. Kuolemaan johtanut onnettomuus tapahtui jalankulkijan ylittäessä suojatietä. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat peräänajo- ja mopedionnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat peräänajo- (2 kpl) ja kääntymisonnettomuuksia.
8. Pikatien ja Puistokadun liittymä, jossa on tapahtunut yhteensä neljä onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan ja kaksi loukkaantumiseen. Kuolemaan johtanut onnettomuus oli polkupyöräonnettomuus. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat suojatiellä tapahtunut jalankulkuonnettomuus sekä muu onnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus aiheutui peräänajosta.
9. Pikatien ja Heimolinnankadun liittymä. Liittymäalueella on tapahtunut yhteensä kaksi loukkaantumiseen ja kaksi omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuutta. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat jalankulkuonnettomuus sekä muu onnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat peräänajo- ja risteämisonnettomuuksia.

10. Aleksis Kivenkadun ja Kalevalankadun liittymä, jossa on tapahtunut yhteensä neljä onnettomuutta, joista kaksi johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat kääntymis- ja risteämisonnettomuuksia. Omaisuusvahinko-onnettomuudet olivat risteämisonnettomuuksia.
11. Turuntien ja Vesikoskenkadun liittymä. Liittymäalueella on tapahtunut yhteensä kahdeksan onnettomuutta, joista yksi johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus oli kääntymisonnettomuus. Kaikki omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat risteämisonnettomuuksia.
12. Turuntien ja Satakunnankadun liittymä, jossa on tapahtunut yhteensä kuusi onnettomuutta, joista yksi johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus oli peräänajo-onnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat risteämisonnettomuuksia.

3.2 Ongelmakohteet ja aloitteet

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisten kohteiden selvittämiseksi kerättiin kaupunkiin tulleet liikenneturvallisuusaloitteet sekä tehtiin haastatteluja ja maastokatselmuksia. Työn aikana haastateltiin Antti Kemiä (Loimaan kaupunki), Hannu Salminiittyä (Loimaan kaupunki), Jarmo Heikkistä (Loimaan kihlakunnan poliisilaitos), Vesa Virtasta (Tiehallinto, Turun tiepiiri) sekä neljää Loimaan kaupungin asukasta. Maastokatselmuksiin osallistui konsultin lisäksi Jarmo Heikkinen Loimaan kihlakunnan poliisilaitokselta. Lisäksi kysyttiin kirjallisesti Loimaan kylätoimikuntien mielipiteitä kaupungin liikenneturvallisuudesta.

Aloitteet

Kaupunkilaisten ja eri sidosryhmien tekemiä liikenneturvallisuusaloitteita on Loimaan kaupungille tullut runsaasti. Kaikki tehdyt aloitteet on analysoitu työn aikana ja toiveet on mahdollisuuksien mukaan huomioitu liikenneturvallisuuden parantamisen toimenpide-ehdotuksia laadittaessa.

Aloitteet koskivat pääasiassa kevyen liikenteen olosuhteiden ja turvallisuuden parantamista, kuten kevyen liikenteen väylien, alikulkujen, ja korotettujen suojateiden rakentamista sekä nopeusrajoitusten tehostamista niitä tukevalla toimenpiteillä.

Haastattelut ja maastokatselmukset

Haastatteluissa esiin tulleet ja maastokäynneillä havaitut liikenneturvallisuuden ongelmakohteet olivat aloitteiden kanssa hyvin samankaltaisia. Suurimmat ongelmaryhmiksi osoittautui:

- Kevyen liikenteen ylityskohdat ovat Loimaan suurin liikenneturvallisuusongelma etenkin Pikatiellä Puistokadun ja Urheilukujan liittymissä sekä Valtatiellä 9 nykyisen kevyen liikenteen käyttämän "oikopolun" kohdalla. Liikennemäärät väylillä ovat suuria ja kevyttä liikennettä kulkee runsaasti koulu- ja asuntoalueiden välissä. Valtatiellä 9 ongelmana ovat lisäksi ajoneuvojen suuret nopeudet. Myös keskuskoulun läheisyydessä Kalevankadulla ja Vesikoskenkadulla suojatien ylitykset ovat liikenneturvallisuuden merkittäviä riskitekijöitä, koska ajonopeudet kaduilla ovat varsin korkeita ja koulualueella olevat lapset pieniä.



Kuva 10. Suojatien ylitykset pikatiellä ovat liikenneturvallisuusongelma.

- Liikenneympäristö ei tue riittävästi asetettua nopeusrajoitusta. Tämän johdosta nopeusrajoituksia ei noudateta, jolloin etenkin kevyen liikenteen turvallisuus heikkenee. Loimaan kaupungissa tämä ongelma on korostunut erityisesti keskusta-alueen pitkillä, leveillä ja suorilla kaduilla. Keskusta-alueen ulkopuolella Juvantiellä, Hirvikoskentiellä, Tampereentiellä sekä Turuntiellä olevat leveät, asumattomat peltotaipaleet eivät tue riittävästi 40 km/h -nopeusrajoitusta, jolloin nopeusrajoitusten mukaan ajavia ohitetaan. Tämä aiheuttaa liikenneturvallisuusriskin näille teille.



Kuva 11. Juvantien pelto-osuus ei tue 40 km/h nopeusrajoitusta.

- Kevyen liikenteen väyläpuutteet ovat ongelma sekä kevyen liikenteen turvallisuuden että sujuvuuden kannalta. Loimaalla selkeitä kevyen liikenteen väyläpuutteita havaittiin Turuntiellä Papinkadun ja Paloaseman välisellä matkalla sekä Ollintiestä etelään päin sekä Ylistaronkadulla Vanhalta Koululta Hulmin asuntoalueen suuntaan. Maantiellä 213 (Lännen tie) korotuksella ajoradasta erotettu kevyen liikenteen väylä koetaan turvattomaksi.
- Tuulensuun asuntoalueen läpiajoliikenteen korkeat ajonopeudet häiritsevät alueen asukkaita ja vaarantavat Kotikujalta risteävän kevyen liikenteen turvallisuutta.
- Laajat liittymäalueet ovat liikenneturvallisuusongelma sekä ajoneuvo- että kevyelle liikenteelle. Liittymäalueilla ajonopeudet ovat korkeita, ajolinjat epäselviä, risteämisturvallisuus heikko sekä kevyen liikenteen ylitysmatkat pitkiä. Ongelmallisimpia liittymäalueita Loimaalla ovat Väinämöisenkadun liittymät Käsityöläiskatuun ja Kauppalankatuun sekä Vesikoskenkadun liittymät Kauppalankatuun ja Heimolinnankatuun (kuva 12). Satakunnantien ja Tampereentien liittymässä ongelmana on lisäksi heikko näkyvyys johtuen liittymäalueen reunassa olevasta rakennuksesta.
- Huonot näkemät liittymissä ovat vaaraksi kevyelle liikenteelle ja varsinkin pienille lapsille. Korkeat pensaat esimerkiksi Kalevalankadun ja Aleksis Kivenkadun sekä Turuntien ja Karhulantien liittymissä estävät näkyvyyttä niin, että lapsella on mahdollisuus päästä kevyen liikenteen väylältä pensaan takaa lähes suoraan ajoneuvon eteen, ennen kuin kuljettaja havaitsee häntä.



Kuva 12. Väinämöisenkadun ja Kauppalankadun laaja liittymäalue.

- Piha- ja liittymäalueiden jäsentymättömyys Aleksis Kivenkadun ja Lamminkadun varrella olevilla liikekiinteistöillä hankaloittaa ajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä aiheuttaa ongelmia liikenneympäristön hahmottamisessa etenkin kokemattomien ja vanhojen kuljettajien keskuudessa. Myös kevyen liikenteen olosuhteet ovat heikot, koska ajoneuvo- ja kevyt liikenne joutuu risteämään useassa kohdin. Myös yläasteen ja lukion pihassa paikoitus-alueen, liikennöimisalueen ja saattoliikennejärjestelyjen jäsentymättömyys ja osittainen puuttuminen heikentävät alueen yleiskuvaa ja liikenneturvallisuutta.



Kuva 13. Lamminkadun liittymäalueet.

- Torialueen ympäristö toimii nykyisin pitkälti ajoneuvoliikenteen ehdoilla. Kevyen liikenteen reitistö keskusta-alueella on puutteellinen, kulku liikehuoneistoihin tapahtuu usein ajamalla ajoneuvo liikehuoneiston eteen tai oikaisemalla torilla olevalta parkoitusalueelta suoraan ajoradan ylitse. Liikennemäärät keskusta-alueella ovat korkeita ja ajonopeudet kohtalaisen suuria.



Kuva 14. Torialue toimii ajoneuvoliikenteen ehdoilla

Kylätoimikuntien mielipiteitä liikenneturvallisuudesta

Kolmelta Loimaalla sijaitsevalta kylätoimikunnalta kysyttiin kirjallisella kyselyllä liikenneturvallisuuteen liittyvistä ongelmista ja asenteista. Kyselyssä esitettiin väittämiä Loimaan keskustan osalta koskien liikennekäyttäytymistä ja -ympäristöä. Vastaajat olivat yhtä mieltä siitä, että autot ajavat ylinopeutta, kevyen liikenteen väylät ovat heikossa kunnossa ja nuoret kuljettajat (pyöräilijät tai autoilijat) ajavat vaarallisesti.

Yhtä mieltä vastaajat olivat myös siitä, että ihmiset eivät käytä heijastinta, suojatietä, kypärää tai ajovaloa pimeällä pyöräillessä ja että mopot ajavat jalkakäytävillä ja pyöräteillä.

Liikenneturvallisuutta parantavista menetelmistä parhaimpina pidettiin:

1. Poliisin tehokkaampaa valvontaa.
2. Juopuneena ajon estämistä.
3. Liikenneturvallisuuustietoisuuden lisäämistä.

Tiedottamisen ja valistuksen kohderyhmiksi valittiin yksimielisesti lapset, jalkankulkijat ja pyöräilijät. Kuljettajaopetuksen kohderyhmiksi puolestaan moopoilijat ja moottoripyöräilijät sekä nuoret auton kuljettajat.

3.3 Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen nykytila

Liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen nykytilaa arvioitiin puhe- linhaastattelujen avulla. Haastatelluilta tiedusteltiin nykyisin käytössä olevia tapoja ja käytäntöjä. Samalla kartoitettiin alustavasti olemassa olevia verkostoja, joita tulevaisuudessa voisi hyödyntää enemmänkin liikennekasvatuksessa, -valistuksessa ja -tiedotuksessa. Seuraavassa on nykyistä liikenneturvallisuuustyötä tarkasteltu ihmiselämän elinkaaren mukaisesti "vauvasta vaariin".

Alle kouluikäiset

Loimaan kaupungissa on kaksi äitiys- ja lastenneuvolaa, joiden kautta ei ole nykyisin mahdollista lainata turvakaukaloita tai -istuinta. Lapsen turvallisesta kuljettamisesta autossa puhutaan äitiysneuvolakäyntien yhteydessä. Äidin turvavyön käytöstä ei niinkään puhuta, koska käyttöä pidetään itsestään selvänä asiana. Lastenneuvoloissa jaetaan 8-kuukautisille lapsen tapaturmavaaroja käsittelevä lehtinen. Neljä vuoden ikäisistä alkaen kysellään pyöräilykypärän käytöstä sekä keskustellaan liikkumisesta liikenteessä. Lastenneuvolasta jaetaan neljän vuoden ikäisille suunnattu Kulkunen -lehti, jota käydään läpi neuvolakäynnin yhteydessä. Kuusi- vuotiaiden kanssa keskustellaan yleensä liikkumisesta, kypärän käytöstä ja turvallisen koulutien opettelusta.



Liikennekasvatusta järjestämisestä ei päivähoidossa ole erillisohjeita, vaan jokainen päiväkotia tekee itse omat toimintasuunnitelmansa. Kaupungissa on neljä päiväkotia, kaksi ryhmäperhepäiväkotia ja perhepäivähoitajia. Esikoululaisryhmät ovat päiväkodeissa. Liikennekasvatusta hoidetaan lähinnä arkielämän taitojen yhteydessä esimerkiksi kävelyretkillä, lähiympäristöä tarkkailemalla sekä tutustuttaessa koululaisten iltapäiväkerhoon. Esikoululaiset voivat tapauskohtaisesti saada luvan kulkea lyhyen matkan esikoulusta kotiin.

Kouluikäiset

Loimaan kaupungissa on 4 ala-astetta, erityiskoulu, yläaste ja lukio. Ala-asteen oppilaista kyyditettäviä on noin 10 prosenttia. Erityiskoulussa kyyditettäviä lapsia on enemmän, koska oppilaat ovat useamman kunnan alueelta. Osalla ykkös- ja kakso-luokkaisia on lisäksi ollut mahdollisuus ilmaiseen bussikuljetukseen loka-marraskuussa. Kriteerinä on ollut, että koulutie on todettu vaaralliseksi ja on pituudeltaan yli 2 kilometriä. Lausunnon koulutien vaarallisuudesta antaa poliisi. Keskuskoulun pihalla on ollut liikennepuisto, joka poistui käytöstä viime syksynä tehdyn piharemontin yhteydessä. Liikennepuisto ei ollut kovin ahkerassa käytössä.



Keskuskoululla ainakin on syksyisin liikenneaiheinen teemaviikko, jolloin liikennekasvatusta ja -valistusta on toteutettu läpäisyperiaatteella eri oppiaineissa, esimerkiksi teknisen työn tunnilla polkupyörien huolto sekä ympäristötiedon yhteydessä. Teemaviikon aikana järjestetään mm. taitoajoratoja ja polkupyöräkortin suorittamista. Koululla on ollut poliisivierailuja. Liikenneturvalta saatua materiaalia on hyödynnetty opetuksessa ja esimerkiksi heijastimien tekemisessä. Koululla suunniteltiin ja tilattiin heijastimia, joita oppilaat myivät yhteensä 3 000 kappaletta. Myynnistä saaduilla varoilla rahoitettiin muun muassa koululaisten retkitoimintaa.

Oppilaiden vanhempien kanssa on sovittu, että ensimmäisen luokan syksyllä ei pyörällä saa ilman erityistä syytä tulla kouluun. Yhteisesti on sovittu myös yleisestä polkupyöräkypärän käyttöpakosta. Viides- ja kuudesluokkalaisten kohdalla on kypärän käytössä ollut ongelmia. Koulun järjestämällä polkupyöräretkillä kypäräpakko on ehdoton. Syksyisin koululla on koulun ulkopuolisille liikuntapaikoille kuljettu yhdessä ensimmäisen kerran.

Syksyllä 2001 kaupunki jakaa kaikille ala-asteen oppilaille liikenneaiheisen seinäkalenterin. Kalenteri pitää sisällään kuukausittain erilaisia liikenneaiheisiä tehtäviä ja kilpailuja sekä opettajapaketin. Oppilaat tekevät tehtäviä sekä opetuksen yhteydessä että vanhempien kanssa. Koulun vanhempaintoimikunta ja opettajat ovat tehneet aloitteen korotettujen suojateiden rakentamisesta Keskuskoulun lähelle.

Loimaan kaupungilla on yksi kouluterveydenhoitaja, joka työskentelee sekä ala- että yläasteella. Lukiassa kouluterveydenhoitajaa ei ilmeisesti ole ollut viime vuosina. Kouluterveydenhoitaja pitää pyydettyä terveystiedon tunneilla teematunteja. Koulunkäynnin aloittaville pidetään kevään kesän aikana kouluuntulotarkastus, jossa lapsen mukana on isä tai äiti. Tässä yhteydessä keskustellaan lapsen koulutiestä ja vaaranpaikoista, turvallisen koulutien opettamisen merkityksestä sekä kypärän käytöstä. Seuraavan kerran lapset käyvät kouluterveydenhuollon tarkastuksessa kolmannella luokalla. Ekaluokkalaisille on ollut joskus materiaalia liikennekasvatuksen osalta jaettavaksi, mutta ei enää viime vuosina.

Vanhukset ja erityisryhmät

lääkkäämmille myönnetään Loimaalla taksiseteleitä vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain perusteiden mukaisesti, asiointikykytystä kaupungissa ei ole. Terveyskeskuksen yhteydessä toimii apuvälinelainaamo, josta myös kotipalvelun työntekijät tarvittaessa toimittavat apuvälineitä vanhuksille koteihin.



Alueella toimii Loimaan kaupungin, Loimaan kunnan ja Alastaron yhteinen vammaisneuvosto. Neuvostossa olevat jäsenet edustavat eri vammaisjärjestöjä ja lisäksi mukana on virkamiessihteeri. Neuvostona tarkoituksena on lisätä vuorovaikutusta vammaisjärjestöjen ja virkamiesten välillä. Loimaalla toimii aktiivisia eläkeläisjärjestöjä ja yhdistyksiä, jotka järjestävät yhteisiä tapahtumia silloin tällöin Tuulensuun palvelukeskuksessa.

4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

4.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa Liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001-2005 on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Valtioneuvosto on hyväksynyt pitkällä aikavälillä Suomelle liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Lyhyellä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen, taajamien turvallisuuden parantaminen ja kuljettajiin vaikuttaminen sekä suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen.

Vuoden 2001 alussa Valtioneuvosto tarkisti vuonna 1997 asettamaansa liikenneturvallisuustavoitetta siten, vuoteen 2010 liikennekuolemien määrän on oltava alle 250. Tarkistettu tavoite merkitsisi, että vuonna 2005 Suomi olisi samalla turvallisuustasolla kuin Ruotsi ja Norja ovat olleet 1990-luvun loppupuolella.

4.2 Turun tiepiirin tavoitteet

Tiehallinto on sitoutunut valtakunnalliseen liikenneturvallisuuden parantamistavoitteeseen, jota tiepiirien tarkoituksena on toteuttaa kulloinkin käytävissä olevilla resursseilla parhain mahdollisin keinoin. Turun tiepiirin alueen maan keskiarvoa huonomman liikenneturvallisuustilanteen parantamiseksi on laadittu lisäohjelma, jonka ensimmäisessä vaiheessa (vuoteen 2005 mennessä) tavoitteena on puolittaa ero maan keskitasoon nähden. Maan keskitason liikenneturvallisuustilanne on tarkoitus saavuttaa vuonna 2015.

Myös tienpidon tavoitteiden saavuttaminen edellyttää toimenpiteitä tienpidon lisäksi kaikilla yhteiskunnan sektoreilla.

4.3 Loimaan kaupungin tavoitteet

Valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden mukaisesti Loimaan kaupungin pitkän tähtäimen tavoitteena on, ettei kenenkään tarvitsisi inhimillisen virheen seurauksena kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Kaupungin katuverkolla on viime vuosina tehty runsaasti liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä. Tavoitteena on selvittää ovatko toimenpiteet olleet oikeita ja millä tavalla nykyisiä liikenneturvallisuusongelmia tulisi purkaa. Lisäksi tavoitteena on saada myös muut hallinnon alat sitoutumaan ja kantamaan vastuuta jatkuvasta liikenneturvallisuustyöstä teknisen toimen ohella. Vain tällä tavoin pystytään vaikuttamaan tehokkaasti ihmisten asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen.

Onnettomuus- ja ongelma-analyysin sekä hankeryhmän päätösten pohjalta sovittiin liikenneturvallisuustyön keskeisiksi päätavoitteiksi Loimaalla:

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN PÄÄTAVOITTEET LOIMAALLA

- ⇒ Parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta.
- ⇒ Vähentää risteämis- ja kääntymisonnettomuuksia.
- ⇒ Kiinnittää huomiota nopeusrajoitusten noudattamiseen rajoituksia tukevilla toimenpiteillä.
- ⇒ Parantaa vilkkaasti liikennöityjen väylien turvallisuutta.
- ⇒ Parantaa eri hallinnonalojen ja sidosryhmien välistä liikenneturvallisuustyötä
- ⇒ Luoda päälinjat jatkuvalle liikenneturvallisuustyölle.
- ⇒ Pitkän tähtäimen tavoitteena "nollatavoite" Loimaan katuverkon onnettomuuksille.

5 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

Nykytila- ja onnettomuusanalyysin sekä ongelmakartoituksen perusteella on laadittu toimenpideohjelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja onnettomuusriskin pienentämiseksi. Loimaan kaupungin alueelle esitetyt tekniset toimenpiteet ja niiden alustavat kustannusarviot on esitetty liitteenä 4 olevassa kartassa ja taulukossa. Huomattavaa on, että asetettuja liikenneturvallisuustavoitteita ei saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistuvilla teknisillä toimenpiteillä, vaan hallintokuntien jatkuva liikenneturvallisuustyö, kasvatus, tiedotus ja valistus ovat merkittävä osa kokonaisvaltaista liikenneturvallisuuden parantamista ja liikenneturvallisuustyön merkityksen lisäämistä.

5.1 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

Kevyen liikenteen ylitysten turvaaminen

Kevyen liikenteen alikulukäytävillä voidaan vilkkaasti liikennöidyillä väylillä vähentää ajoneuvoliikenteen kanssa samassa tasossa tapahtuvia turvattomia tien ylityksiä. Kevyen liikenteen eritasot tulee kuitenkin sijoittaa luontaisille kulkureiteille ja välttää niiden käytöstä aiheutuvia lisämatkoja, jotta niitä myös käytettäisiin. Alikulukäytävät tulee suunnitella riittävän väljiksi ja niiden suut tarpeeksi avariksi, jotta näkemät saadaan hyviksi.

Loimaan kaupungin alueelle kevyen liikenteen alikulkuja ehdotetaan rakennettavaksi Pikatielle Puistokadun ja Urheilukujan liittymiin sekä Valtatielle 9 Patruunankujan kohdalle ja suunnitteilla olevan Kartanonportin eritasoliittymän yhteyteen.

Keskisaareke on yleisin turvallisuutta parantava rakenne suojatien yhteydessä. Saarekkeen tehtävänä on turvata kevyttä liikennettä mahdollistamalla ajoradan ylittäminen kahdessa vaiheessa sekä osittain hidastaa auto liikenteen nopeutta. Pitkillä suorilla kaduilla leveä keskisaareke hidastaa ajonopeuksia muun muassa sen vuoksi, että se kaventaa ajotilaa ja katkaisee pitkät katunäkymät. Saarekkeen ja suojatien havaittavuutta voidaan parantaa lisäämällä myös suojatiesaarekkeelle suojatiemerkit.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetään yhteensä 14 saarekkeellisen suojatien rakentamista. Esitettävät suojatiet sijaitsevat Lamminkadulla, Kaunismäenkadulla, Hirvikoskentiellä sekä Turuntiellä.

Korotettuja suojateitä ja liittymiä suositetaan etenkin taajamakeskustoissa ja asuntoalueilla. Korotukset ovat tehokkaimpia nopeutta rajoittavia toimenpiteitä ja suojateiden yhteydessä ne korostavat ja turvaavat kevyen liikenteen ylityskohtia. Jos nopeusrajoitus on yli 30 km/h, on korotuksesta varoitettava etukäteen liikennemerkillä.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetään Koulukeskuksen läheisyyteen rakennettavaksi korotettu suojatie Kalevankadun ja Peltokujan liittymän yh-

teyteen sekä korotettu liittymä Kalevankadun ja Vapaudenkadun liittymään rauhoittamaan koulualueen liikennettä. Korotettuja suojateitä esitetään rakennettavaksi myös Satakunnantielle Peltokujan liittymään sekä Rantatielle seurakunnan kerhotilan kohdalle. Korotettuja liittymiä esitetään rakennettavaksi Vesikoskenkadun ja Peltokujan liittymään sekä Ylistaronkadun ja Lemminkäisenkadun liittymään.



Kuva 15. Korotettu liittymä Kalevankadun ja Vapaudenkadun liittymään.

Väliaikaisratkaisuna ennen Pikatien Puistokadun kohdan alikulun rakentamista esitetään korotetun suojatien rakentamista. Kyseisessä kohdassa on tapahtunut kuolemaan johtanut kevyen liikenteen onnettomuus, joka olisi mahdollisesti voitu välttää korotetulla suojatiellä.

Kevyen liikenteen reitistön täydentäminen

Kevyen liikenteen väylä erottaa jalankulku- ja polkupyöräliikenteen ajoneuvoliikenteestä ja lisää sekä tien suunnassa kulkevan kevyen liikenteen turvallisuutta että mukavuutta ja edistää näin ollen pyöräilyä. Loimaan kaupunkialueella kevyen liikenteen väylästä on paljon jo valmiina, mutta esitetyillä toimenpiteillä täydennetään verkkoa ja poistetaan epäjatkuvuuskohtia.

Kevyen liikenteen väyliä ehdotetaan Loimaalla rakennettavaksi Turuntielle Papinkadun ja Paloaseman väliselle matkalle sekä Ollintien ja Mustarastaantien välille. Lisäksi ehdotetaan kevyen liikenteen väylän rakentamista Loimijoen pohjoispuolelle Ofan tehdasalueen reunaan siten, että kevyen liikenteen yhteydet paranevat sekä Loimaan kuntaan että Vesikosken asuntalueelle ja samalla vähennetään kevyttä liikennettä teollisuusalueen läpi. Ylistaronkadulle esitetään rakennettavaksi korotettu jalkakäytävä tien pohjoispuolelle Lemminkäisenkadun ja Hulminkadun välille.

Vilkaasti liikennöidyllä Lännentiellä korotuksella ajoradasta erotettu kevyen liikenteen väylä rajattavaksi tiestä esimerkiksi betonikaiteella, jotta kevyt-

väylän turvallisuus paranisi. Lisäksi kevyen liikenteen reitistöä ehdotetaan täydennettävän rakentamalla Kauppalankadun jatkeeksi kevyen liikenteen silta Loimijoen ylitse sekä parantamalla olemassa olevaa, Aleksis Kivenkadulta vanhalle koululle johtavaa kevyen liikenteen siltaa.

Näkemien parantaminen

Kevyen liikenteen turvallisuutta voidaan lisätä järjestämällä riittävän hyvät näkemät liittymissä ja suojateiden läheisyydessä. Istutukset tulee valita siten tai ne on pidettävä niin matalana, etteivät ne kasvaessaan muodostu näkemäesteeksi.



Kuva 16. Turuntiellä suojatielle pyrkivä lapsi jää helposti autoilijalta havaitsematta korkean pensasrivistön taakse.

Näkemät suojateille etenkin koulujen läheisyydessä tulisi tarkistaa vuosittain. Samoin aurauslumen kasaamista liittymäalueille ja suojateiden läheisyyteen tulisi välttää. Näkemien parantamiseksi tehtäviä pensaiden leikkauksia tulisi Loimaalla toteuttaa etenkin Turuntien varressa sekä Kalevalankadun ja Aleksis Kivenkadun liittymässä.

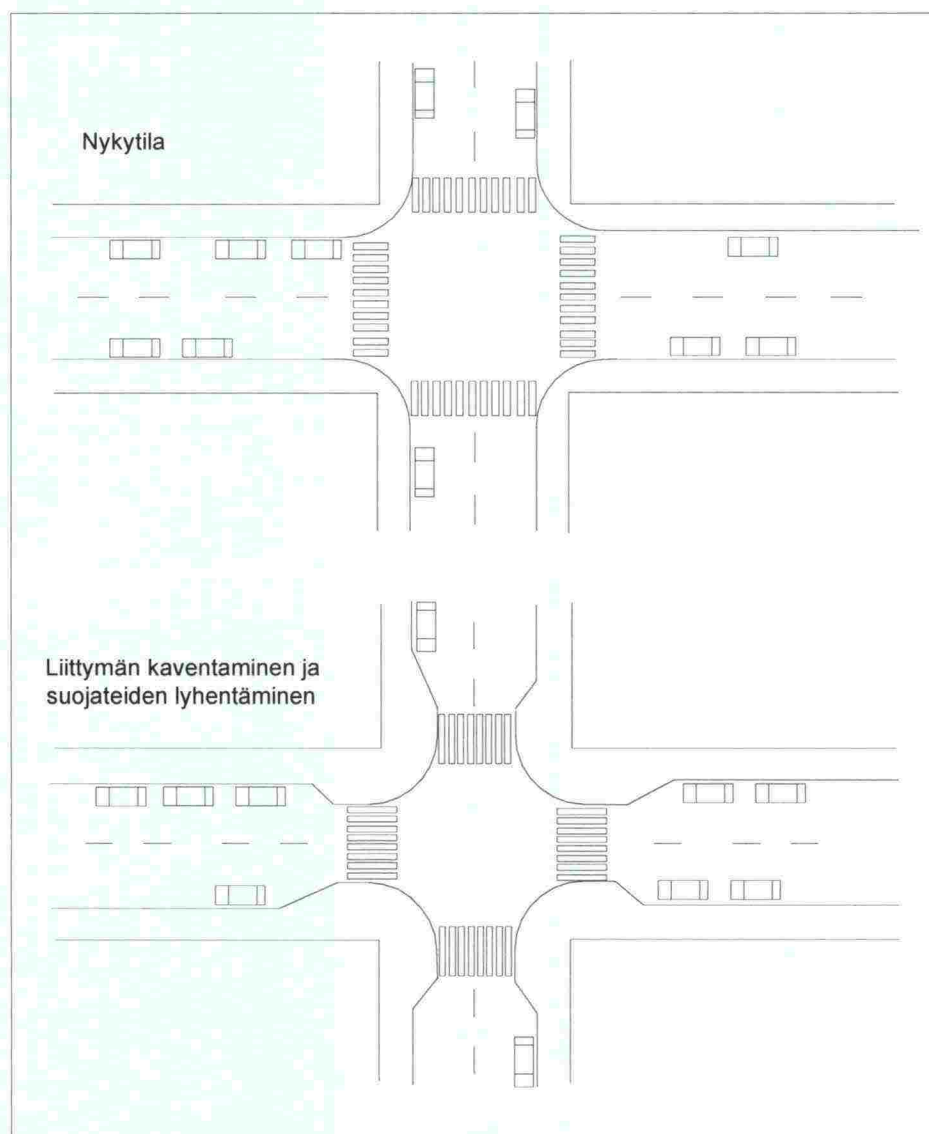
5.2 Kääntymis- ja risteämisonnettomuuksien vähentäminen

Tasa-arvoisista liittymistä ilmoittaminen

Ajonopeuksien hillitsemiseksi on pääosasta Loimaan katuverkon liittymistä poistettu väistämisvelvollisuutta osoittavat karkikolmiot ja näin ollen muutettu liittymät tasa-arvoisiksi. Tämä on johtanut risteämisonnettomuuksien määrän kasvuun etenkin keskusta-alueella. Jotta etuajo-oikeuden muuttuminen ei tulisi tienkäyttäjälle yllätyksenä, ehdotetaan Tampereentien ja Puutarhurinkadun sekä Turuntien ja Pikatien liittymiin asennettavan etuajo-oikeus päättyy liikennemerkkit.

Liittymien kaventaminen

Liittymien oikeanlaisella muotoilulla selkeytetään liikennejärjestelyjä ja ohjataan autoilijaa käyttämään oikeanlaisia ajolinjoja. Kavennetuilla liittymillä lyhennetään myös suojateiden ylitysmatkaa ja alennetaan ajoneuvoliikenteen nopeuksia. Loimaan taajama-alueella ehdotetaan liittymien kaventamista ja uudelleen muotoilua Väinämöisenkadulle Kauppalankadun ja Käsityöläiskadun liittymiin, Vesikoskenkadulle Kauppalankadun, Heimolinnankadun ja Turuntien liittymiin sekä Satakunnan ja Tampereentien liittymään.



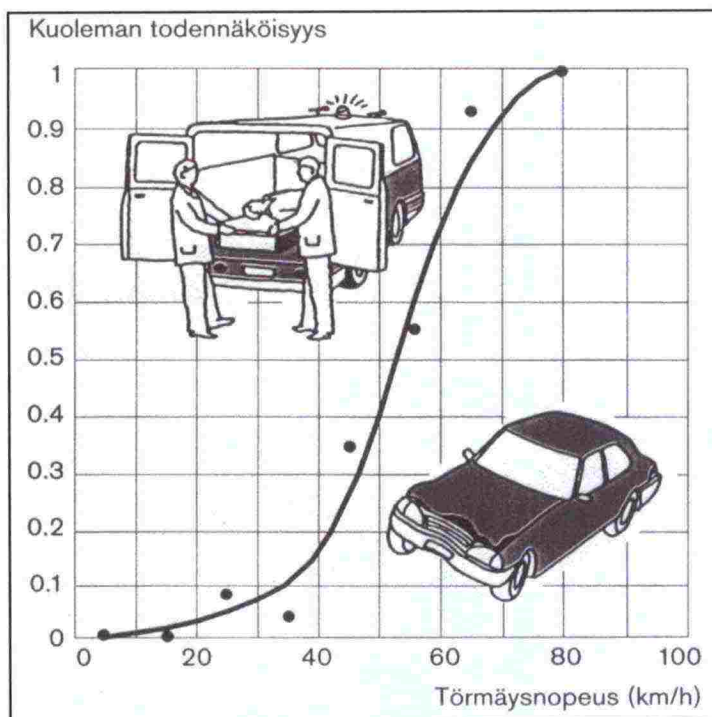
Kuva 17. Periaatekuva liittymän kaventamisesta.

Liittymä- ja piha-alueiden jäsentely

Yhdistämällä liittymiä sekä jäsentelemällä paikoitusalueita Aleksis Kivenkadun ja Lamminkadun liikehuoneistoille parannetaan risteämis- ja kääntymisturvallisuutta kyseisten katujen varsilla sekä selkiytetään liikennöintiä paikoitusalueilla.

5.3 Huomion kiinnittäminen nopeusrajoituksiin

Kokoojakaduille taajamien keskustoissa ja asuntoalueilla suositeltava nopeusrajoitus on 40 km/h. On todettu, että taajamanopeuksien alentaminen 1 km/h:lla vähentää onnettomuuksien määrää 2-4 prosentilla. Jos auton nopeus on onnettomuushetkellä 60 km/h, jalankulkija kuolee noin 70 % todennäköisyydellä (kuva 18). Alhaisemmilla nopeuksilla myös tien liikennevirta on tasaisempi ja välityskyky hyvä. Katujen kapasiteetin kannalta 40 km/h on lähellä optimaalista, sillä nopeuden alentuessa ajoneuvojen välimatkat lyhenevät. Nopeusrajoitusten alentamisen vaikutukset ovat kuitenkin pelkillä liikennemerkeillä varsin heikkoja, ellei liikenneympäristö tue asetettua rajoitusta.



Kuva 18. Ajonopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen.

Loimaalla nopeusrajoitukset on asetettu tavoitteiden mukaisesti, mutta liikenneympäristö ei kaikissa paikoissa tue riittävästi asetettua rajoitusta. Nopeusrajoituksia tukevat toimenpiteet päätettiin toteuttaa pääasiassa suoja-aidojen ja liittymien korotuksilla sekä ajoradan kaventamisilla.

Korotetut suojatiet ja liittymät

Kappaleen 5.1 mukaisesti korotettuja suojateitä ja liittymiä esitetään rakennettavaksi ajonopeuksien alentamiseksi ja kevyen liikenteen ylitysten turvaamiseksi koulukeskuksen läheisyyteen Kalevankadulle, Vesikoskenkadulle, Satakunnantielle ja Rantatielle.

Ajoradan kaventamiset

Kaventamalla ajorataa joko yksi tai kaksipuolisesti kuljettaja joutuu hidastamaan nopeutta ennen kavennusta ja tekemään siirtymän ajoreitillään. Kavennukset vaikuttavat ajonopeuksia alentavaksi myös sen vuoksi, että ne katkaisevat pitkää ja leveää katunäkymää. Ajonopeuksien hillitsemiseksi esitetään ajorataa kavennettavaksi toispuolisesti Hirvikoskentiellä Vesikosken länsipuolella, Juvantiellä sekä Tampereentiellä kappelin kohdalla.

Nopeusrajoitusmuutokset

Autoilijoiden on pääsääntöisesti vaikea ymmärtää 40 km/h -rajoitusta keskusta-alueen ulkopuolella Tampereentiellä ja Turuntiellä teiden leveydestä ja avarista näkymistä johtuen. Vaaratilanteita aiheutuu siitä, että muut autoilijat ohittavat nopeusrajoitusten mukaan ajavia. Tästä johtuen nopeusrajoitus esitetäänkin muutettavaksi 50 km/h:iin tunnissa Tampereentiellä Leppäkuljunkadun pohjoispuolelta Linjakadun pohjoispuolelle sekä Turuntiellä Suopellonkadun eteläpuoliselle osuudelle kevyen liikenteen väylän rakentamisen jälkeen.

5.4 Vilkkaasti liikennöityjen väylien turvallisuuden parantaminen

Liittymäjärjestelyt vilkkaasti liikennöidyillä teillä

Valatien 9 liittymäturvallisuutta esitetään parannettavaksi rakentamalla ns. Kartanoportin eritasoliittymä Lamminkadun liittymään. Esitetty eritasoliittymä sisältää myös kevyen liikenteen alikulun, jonka vuoksi se parantaa myös kevyen liikenteen turvallista valtatie alitusta.

Tampereentien ja Haarantien suuntausta valtatie 9 liittymässä esitetään parannettavaksi siten, että liittymään saavutaan kohtisuorasti. Tällöin näkemien katvealue on mahdollisimman pieni, jolloin autoilija pystyy havainnoimaan helposti kummastakin suunnasta saapuvat ajoneuvot.

Pikatie

Esityksenä on, että Pikatie muutetaan vuonna 1998 laaditun yleissuunnitelman, jota on vuonna 2000 täydennetty, mukaisti osaksi Ypäjä-Säkylä maantietä 213. Muutoksen yhteydessä tehdään yleissuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet. Väliaikaisratkaisuna ehdotetaan liikenneturvallisuutta parannettavan vaihtamalla valaisimet myötäväiin pylväisiin ja siirtämällä pylvääit

pois kevyen liikenteen väylältä. Suojatiemerkkeihin tulisi asentaa herätevarret sekä maalata suojatiesaarekkeiden reunakiveys heijastavalla maalilla.



Kuva 19. Eräänä väliaikaisratkaisuna Pikatien ongelmiin valaisinpylväiden vaihto myötääviin ja siirto pois kevyen liikenteen väylältä.

Pikatien itäiseen ramppiliittymään esitetään toteutettavan vuonna 2001 tehdyn ensimmäisen vaiheen toimenpideselvityksen mukaisesti rakentamalla liittymään vasemmalle kääntymiskaista ja liikennevalot.

5.5 Muut tekniset toimenpiteet

Valaistusta esitetään jatkettavaksi Valtatien 9 varteen keskusta-alueelta Kutojankadun liittymään. Opastus valtatieltä 9 Hulmin asuntoalueelle esitetään toteutettavan valkopohjaisella opasteviitalla Kutojankadun liittymän kautta. Hulmin alueella olevan Vanhan koulun läheisyyteen asennetaan lapsimerkki Kutojankadulle ja vaihdetaan Ylistaronkadun lapsimerkki uuteen.

Timerkinnöillä voidaan liikenneympäristön selkeyttä parantaa huomattavasti. Vaikka merkinnät ovat talvisin lumen ja jään peitossa, on niistä kuitenkin hyötyä suurimman osan vuodesta. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetään reunaviivojen maalaamista Hirvikoskentielle.

Torialueen kehittäminen kävelypainotteiseksi

Kävelypainotteisella kadulla jalankulkuolosuhteet ovat merkittävästi paremmat kuin tavallisella kadulla ja se muistuttaa luonteeltaan pihakatua. Kävelypainotteisella kadulla jalankulkijat käyttävät normaalisti kadun reunoja ja ajoneuvoliikenne keskiosaa. Kävelijät voivat kuitenkin ylittää kadun mistä kohdin tahansa. Kävelypainotteiset kadut sopivat keskustoissa kävelykadun vaihtoehdoksi niissä tapauksissa, kun ajoneuvoliikennettä ei voi rajata pelkästään huoltoliikenteeseen.

Loimaan kaupungin torialueen ympäristöä esitetään kehitettävän kävelypainotteiseksi alueeksi. Kävelypainotteisiksi kaduiksi esityksen mukaan muutetaan Vesikoskenkatu Koulukujan ja Turuntien välisellä osuudella, Kauppalankatu Väinämöisenkadulta Vesikoskenkadulle, Heimolinnankatu Väinämöisenkadulta Vesikoskenkadulle sekä Turuntie Pekankujalta Vesikoskenkadulle.



Kuva 20. Torialueen ympäristöön kehittäminen kävelypainotteiseksi.

Tuulensuun asuntoalueen rauhoittaminen

Pikatie eteläpuolinen Tuulensuun asuntoalue rauhoitetaan kaventamalla Kotikujan varressa olevat Huvilakadun, Sammonkadun, Lönnrotinkadun ja Mattilankadun liittymät pollareilla. Kavennus hillitsee myös ajoneuvoliikenteen nopeuksia ja turvaa näin ollen kevyen liikenteen väylänä toimivan Kotikujan liikennettä.

Yhteiskoulun piha-alueen jäsentely

Yhteiskoulun piha-alueella erotellaan kevyt liikenne ajoneuvoliikenteestä. Piha-alueelle esitetään järjestettävän myös erillinen, muusta liikennealueesta erotettu paikoitusalue. Saattoliikenne esitetään toteutettavan yksisuuntaisesti avaamalla toinen liittymä Puistokadulle.

6 HALLINTOKUNTIEN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ

6.1 Tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa "Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005" on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Pitkällä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen parantaminen, liikenteen kasvun hillintä ja teknologisten innovaatioiden hyödyntäminen. Lyhyellä aikavälillä (vuosina 2001-2005) liikenneturvallisuuden arvostusta pyritään lisäämään liikenneturvallisuusvisiion avulla. Liikenneturvallisuusvisiossa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tieliikenteessä. Liikenneturvallisuusvisiolle haetaan poliittista sitoutumista, jonka uskotaan lisäävän liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin suuntautuvaa rahoitusta ja resursseja. Sitoutuminen liikenneturvallisuustavoitteisiin ja -työhön merkitsee myös sitä, että liikenneturvallisuus otetaan yhtenä elementtinä huomioon kaikessa alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevassa suunnittelussa ja toiminnassa. Käytännössä tämä näkyy esimerkiksi siten, että liikenneturvallisuus sisällytetään osaksi laatu- ja johtamisjärjestelmiä kuin myös kaikkea normaalia suunnittelutoimintaa. Tällöin liikenneturvallisuus on yksi tarkasteltava osatekijä uusien asuinalueiden suunnittelussa siinä missä palvelujen sijainti ja riittävyys.

Liikenneturvallisuusvisio ei voi toteutua pelkästään parantamalla liikennemuotoja teknisin tai maankäytön suunnittelun toimenpitein. Suuri osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtuu muista kuin liikennemuotojen puutteista. Tyypillisiä syitä onnettomuuksiin ovat kuljettajan väärä tilannearvio keliolosuhteisiin nähden, väsymys, alkoholi ja piittaamattomuus. Siksi liikenneturvallisuusvisiion toteutumistavoite vaatii tuekseen liikennekasvatusta, -valistusta ja -tiedotusta.

Liikennekasvatuksella ja -valistuksella pyritään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen liikenneturvallisuutta parantavasti. Liikennekasvatus voidaan rinnastaa tapakasvatukseen - hyviin tapoihin kuuluu asiallisuus, kohteliaisuus ja toisten huomioon ottaminen. Hyvät tavat opitaan jo lapsena ja ne ohjaavat koko eliniän käyttäytymistämme. Liikennekasvatus, -valistus ja -tiedotustyö jatkuu kaikissa elinkaaren vaiheissa painotuksien vaihdellessa ikäryhmittäin. Lasten kohdalla korostetaan perussääntöjen opettamista liikkumisessa, vanhempien osalta puolestaan heidän antaman esimerkin merkitystä lasten käyttäytymisessä. Ikäihmisten kohdalla merkittäviä asioita puolestaan ovat lääkkeiden ja sairauksien vaikutus liikkumiseen, tiedottaminen senioriautokouluista, apuvälineiden merkitys ja yhteiskunnallisten tukipalvelujen saatavuus.

Liikenneturvallisuustyö mielletään helposti vain poliisille, tekniselle sektorille ja koululle kuuluvaksi työksi. Kuitenkin monet hallintokunnat tekevät jo nykyisin liikennekasvatustyötä merkittävästi. Tarkoituksena ei olekaan vähentää jo tehtävän työn merkitystä tai lopettaa sitä. Tämän suunnitelman tavoitteena on lisätä liikenneturvallisuustyön vaikutuksia kannustamalla hallinnonalojen välistä yhteistyötä.

6.2 Vaikutukset

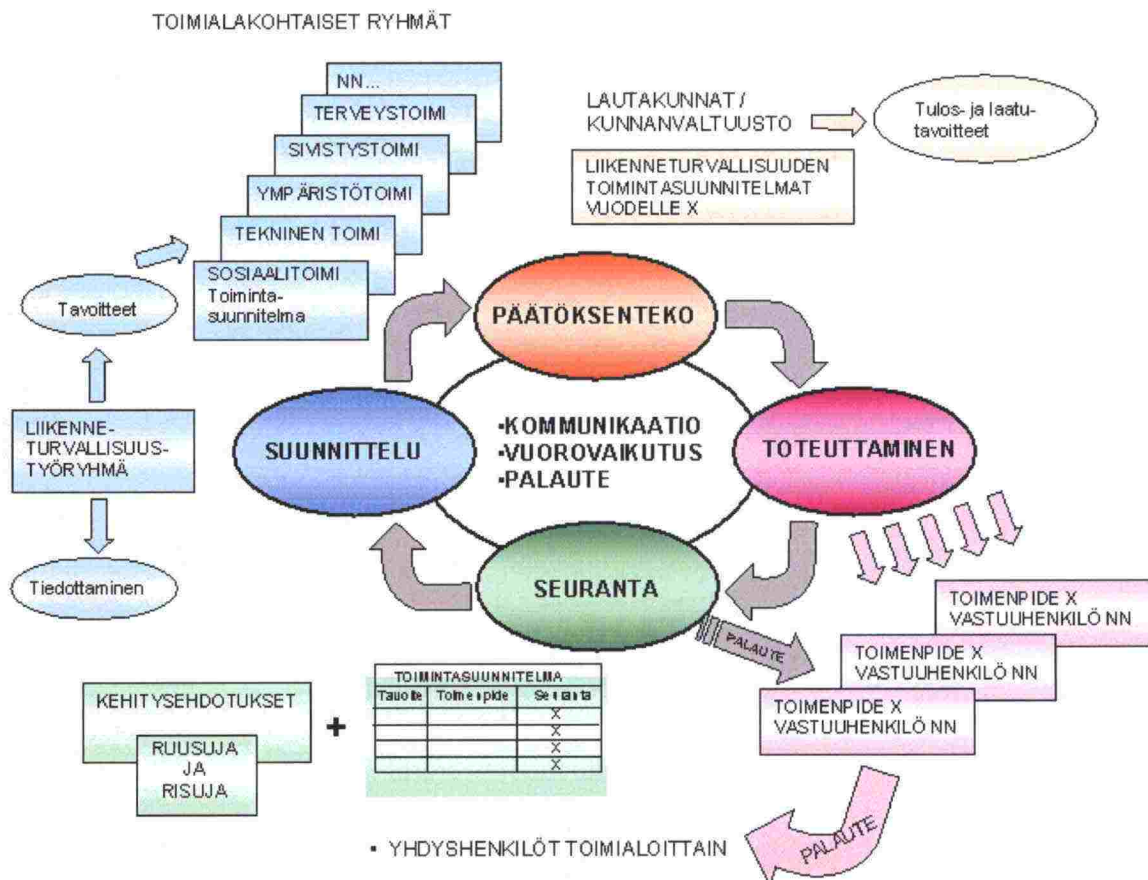
Liikenneturvallisuustyön vaikutuksia voidaan arvioida määrällisesti esimerkiksi seuraamalla henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksissa vähene- mistä. Onnettomuuksien määrää arvioidaan valtakunnalliseen onnettomuus- rekisteriin vietyjen poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien perusteella. Onnettomuusvähenemän seuraaminen ei kuitenkaan kerro koko tilannetta. Rekisterin ulkopuolelle jäävät kaikki ne onnettomuudet, joita ei ole poliisille ilmoitettu. Rekisteröimättömiä onnettomuuksia ovat esimerkiksi jalankulkijoi- den ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmat. Kaatumistapaturmien määrä ei ole vähäinen, arviolta 70 000 tapaturmaa/vuosi Suomessa. Kaatumistapaturmi- en kansantaloudellinen merkitys on suuri. Yhden kaatumistapaturman kus- tannukset yhteiskunnalle ovat noin 36 000 mk (Jalankulkijoiden ja pyöräili- jöiden kaatumistapaturmat, 2000, s. 77). Liikenneturvallisuustyön keinot vai- kuttavat myös kaatumistapaturmiin lieventäen tai vähentäen niitä.

Samat toimenpiteet, joita tehdään liikenneturvallisuuden parantamiseksi, pa- rantavat hyvinvointia ja viihtyisyyttä asuinympäristössämme. Hyvinvoinnin ja viihtyisyyden parantumista on vaikeaa mitata määrällisiin menetelmin, koska ne perustuvat enemmänkin koettuun liikenneturvallisuuteen. On vaikeaa mitata, kuinka arvokasta rahamääräisesti ovat lasten turvalliset kulkureitit ja turvallisuuden tunne liikkua. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen avulla voidaan parantaa esimerkiksi ikääntyneiden kotona asumisen edellytyksiä.

Kestävän kehityksen mukaiset maankäyttöratkaisut ja yhdyskunnan toiminta ovat nykyisin yleisesti hyväksytyjä ja tunnustettuja suunnittelu- ja toiminta- periaatteita. Liikenneturvallisuustavoitteilla ja kestäväällä yhdyskuntaraken- teella on samansuuntaiset pyrkimykset.

6.3 Liikenneturvallisuustyön organisointi kuntatasolla

Yhtenä liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on jäsentää paikkakun- nalla tehtävää liikenneturvallisuustyötä yhteentoimivaksi kokonaisuudeksi (kuva 21). Liikenneturvallisuuden parantamiseen vaikuttaa kaikkien hallinto- kuntien toiminta. Parempaan ja vaikuttavampaan lopputulokseen päästään eri hallintokuntien samansuuntaisella toiminnalla. Yhteistyön edistämiseksi perustetaan liikenneturvallisuustyöryhmä, jossa eri hallinnonalojen ja asian- tuntijatahojen edustajat tapaavat kerran kaksi vuodessa toisiaan. Muilta osin liikenneturvallisuustyön koordinoinnissa voidaan käyttää organisaatioissa jo olemassa olevia rakenteita.



Kuva 21. Hallinnonalojen yhteinen liikenneturvallisuustyöryhmä.

Liikenneturvallisuustyöryhmä

Liikenneturvallisuustyöryhmän rooli on ennen kaikkea koordinoiva. Liikenneturvallisuustyöryhmän muodostavat hallintokunnittain nimetyt edustajat, 1-2 luottamushenkilöä ja mahdolliset yhteistyötahot joko vakituisesti tai vierailijoina. Yhteistyötahoina voivat olla esimerkiksi poliisi, Tiehallinto ja Liikenneturva. Liikenneturvallisuustyöryhmä määrittelee liikenneturvallisuustyön tavoitteet vuosittain edellisvuoden palautteen, kokemusten ja seurannan perusteella. Tavoitteet voivat olla määrällisiä tai toiminnollisia. Tavoitteita tukevien käytännön toimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat toimialakohtaiset ryhmät. Toimintasuunnitelmien sisältöä on käsitelty tarkemmin seuraavassa luvussa. Liikenneturvallisuustyöryhmässä olevat hallintokuntien edustajat toimivat samalla yhdyshenkilöinä työryhmän ja hallintokuntien välillä. Heidän kautta tavoitteet välittyvät hallintokuntakohtaisiin toimintasuunnitelmiin. Liikenneturvallisuustyölle voidaan määritellä teema, johon keskitytään vuosittain normaalitoiminnan lisäksi. Vuosittaisten tai kausittaisten teemojen käyttäminen edistää osaltaan hallinnonalojen välistä yhteistyötä ja lisää liikenneturvallisuustyön näkyvyyttä. Yhteisten teemojen ympärille on helpompi yhdessä organisoida erilaisia tapahtumia ja ajoittaa toteuttaminen tietylle ajankohdalle. Usean hallinnonalan toimiessa samana-

kaisesti yhteisen teeman ympärillä on toiminta näkyvämpää ja siten myös vaikutuksiltaan tehokkaampaa.

Päätöksenteko

Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Toimintasuunnitelmat ja yhdyshenkilöt liikenneturvallisuustyöryhmään on hyvä käsitellä lautakunnassa. Lautakuntakäsittely varmistaa sitoutumisen tuomalla liikenneturvallisuustyölle asetetut tavoitteet konkreettisina toimenpiteinä osaksi hallinnonalan tulostavoitteita. Lautakunnan nimeämille yhdyshenkilöille osoitetaan samalla henkilötyöaikaa ja tarvittavia resursseja käytettäväksi liikenneturvallisuustyöhön. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kaupunginvaltuustossa, jolloin liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet ovat virallisesti osa kaupungin laatu- ja tulostavoitteita.

Toteuttaminen

Käytännössä liikenneturvallisuustyö muodostuu monista yksittäisistä toimenpiteistä. Mitä selkeämpiä toimintasuunnitelmat ovat, sitä todennäköisemmin ne toteutuvat.

Seuranta ja tiedottaminen

Tavoitteiden asettamisen lisäksi työryhmän toimintaan kuuluu seuranta. Toiminta ilman seurantaa ei pitkän päälle ole kenenkään etu. Ne, jotka liikenneturvallisuustyötä käytännössä tekevät tarvitsevat toiminnalleen tukea, kannustusta ja arvostusta. Mikäli toimintaa ei seurata, ei sitä välttämättä arvostetakaan yhtä paljon ja mahdollisuudet toiminnan kehittämiseen heikenevät. Hallintokuntakohtaisten toimintasuunnitelmien toteutumisesta tehdään vuosittain yhteenveto. Hallinnonalojen edustajat voivat toimia palautteen kerääjinä ja välittäjinä sekä seurata vuosittaisten toimintasuunnitelmien toteutumista. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoaa yhteen tulokset ja vaikutukset ja vastaa tiedottamisesta. Tiedottamisen kohderyhmiä turvallisuustyötä tekevien ohella ovat poliittiset päättäjät ja asukkaat. Tiedottamisella on kaksi tärkeää tehtävää: informatiivinen ja julkinen. Informatiivinen merkitys pitää sisällään sen, että jokaisella liikenneturvallisuustyöhön osallistuneella on mahdollisuus saada tietoa toiminnan tuloksista. Toisaalta tiedottaminen tuloksista ja vaikutuksista antaa poliittiselle päätöksenteolle informaatiota päätöksenteon tueksi. Tiedottamisen avulla varmistetaan toiminnan avoimuus ja julkisuus. Julkisuus vaikuttaa liikenneturvallisuustyön arvostukseen positiivisesti. Siksi liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdyistä ponnisteluista ja onnistumisista kannattaa tiedottaa laajasti ja näkyvästi. Julkisuutta voidaan hyödyntää myös huomion kiinnittämiseksi paikallisiin liikenneturvallisuuden ongelmakohtiin.

Toimintasuunnitelman sisällöstä ja luonteesta

Miksi toimintasuunnitelma tehdään?

Hyvätkin suunnitelmat jäävät helposti hyllyyn pölyttymään ja sen välttämiseksi tehdään toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelma pitää sisällään konkreettiset ensimmäiset askeleet liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamiseksi hallintokunnittain esitettynä. Suunnitelmat voidaan hyväksyä hallinnonalan toiminnasta vastaavassa lautakunnassa, jolloin ne voidaan sisällyttää osaksi hallinnonalan vuosittaisia laatu- ja tulostavoitteita. Lautakuntakäsittelyn lisäksi hallinnonalojen toimintasuunnitelmat voidaan koota yhteen ja hyväksyä valtuustossa koko kaupunkia koskeva toimintasuunnitelma.

Mitä se pitää sisällään?

Toimintasuunnitelmassa esitetään selkeästi ilmaistuja käytännön toimenpiteitä. Jokaisen toimenpiteen osalta yksilöidään tavoite eli mihin toimenpiteellä pyritään. Lisäksi toimintasuunnitelmaan kirjataan suunniteltu ajoitus, mahdolliset yhteistyötahot toteuttamisessa ja nimetään vastuuhenkilö. Toimenpiteiden selkeä määrittely helpottaa liikenneturvallisuustyön laatu- ja tulostavoitteiden seurantaa.

Toimintasuunnitelmassa esitettävien toimenpiteiden luonteesta

- ideat ja tavoitteet realistiselle pohjalle – organisaatioiden oltava kykeneviä kuljettamaan ideoitaan itse eteenpäin
- selkeistä, konkreettisista toimenpiteistä sopiminen hallinnonalojen välisen yhteistyön käynnistämiseksi – mahdollisuuksien mukaan myös kuntien välisen yhteistyön mahdollisuudet

Eri hallinnonalat tuntevat itse parhaiten tekijänsä ja toimintatapansa – toimintasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat tekijöidensä näköisiä. Toimenpiteiden toteuttamisessa pyritään mahdollisuuksien mukaan hyödyntämään olemassa olevia verkostoja ja toimintatapoja. Tiedottamista ja koulutusta voidaan toteuttaa esimerkiksi henkilökunnan yhteisissä kuukausi- tms kokouksissa, vanhempainilloissa, vammaisneuvostoissa jne.

Avoimuus ja vuorovaikutteisuus

Toimintasuunnitelma pitää olla helposti kaikkien organisaatiossa työskentelevien saatavilla joko sähköisessä muodossa tai paperilla. Henkilöstöllä pitää myös olla mahdollisuus antaa toimintasuunnitelmasta palautetta joko kritiikkinä, kannustuksena tai kehittämisehdotuksina. Paitsi työntekijöiden palaute myös asiakkaiden antaman palautteen kerääminen on tärkeää. Palautteen keruu asiakkailta mahdollistaa onnistuneiden ideoiden kierrättämisen. On tärkeää, että toimintasuunnitelman ja tavoitteiden toteutumisesta tiedotetaan ja annetaan palautetta henkilökunnalle.

6.4 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen Loimaalla

Kylätoimikuntakyselyjen (s. 25) perusteella voidaan todeta, että kuri liikennekäyttäytymisessä on höltynyt ja piittaamattomuus kanssakulkijoista on lisääntynyt kaupunkilaisten mielestä. Kyselyn perusteella liikennekasvatuksen ja -valistuksen keskeisiä kohderyhmiä ovat lapset, jalankulkijat ja pyöräilijät. Kuljettajaopetuksen keskeisenä kohderyhmänä pidettiin puolestaan mopoliijoita ja moottoripyöräilijöitä ja nuoria auton kuljettajia.

Liikenneturvallisuustyön nykytilanteen analyysin (Luku 3) perusteella tiedetään, että eri hallintokunnissa tehdään jo nykyisin melko paljon liikenneturvallisuustyötä. Työtä kuitenkin tehdään pikemminkin hallintokunta- tai organisaatiokohtaisesti kuin yhdessä. Yhteistyön kehittäminen on selkeästi kohde, johon pitäisi tulevaisuudessa kiinnittää huomioita. Yhteistyö toisi mukanaan näkyvyyttä ja vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyöhön.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet pitäisi tuoda osaksi jokaisen hallinnonalan omia tavoitteita. Liikenneturvallisuustavoitteiden pitäisi olla osana toiminnalle asetettuja tulostavoitteita. Toimintasuunnitelmien avulla asetetut tulostavoitteet jäsentyvät käytännön toimenpiteiksi. Lisäksi toimintasuunnitelmien avulla tulostavoitteiden toteutumista voidaan seurata.

Kaikkien hallintokuntien osalta pätee, ettei henkilökunnalle ole järjestetty erityistä koulutusta tai tiedottamista liikenneturvallisuustyön piristämiseksi. Henkilökunnan motivoimiseksi ja tietojen ja taitojen ajantasaistamiseksi koulutuksen ja tiedottamisen järjestäminen voi pitää tärkeänä. Esimerkiksi koulutustilaisuus liukastumisia ja kaatumisia ehkäisevistä turvavälineistä kodinhoitajille ja muille ikäihmisten parissa työskenteleville. Tieto ikäihmisille kulkee parhaiten niiden kautta, jotka muutoinkin ovat läheisessä kanssakäymisessä heidän kanssaan. Tiedotusta ja valistusta voi toki järjestää suoraan ikäihmisillekin. Koulutusta, valistusta ja tiedotusta liikenneturvallisuustyöstä voidaan järjestää henkilökunnan yhteispalavereiden yhteydessä (viikko- tai kuukausikokoukset).

Yhteistyö liikenneturvallisuustyössä voi toteutua niin hallinnonalan sisällä kuin hallinnonalojen välillä. Esimerkkinä hallinnonalan sisäisestä yhteistyöstä voi mainita koulujen liikenneturvallisuustempaukset. Jokavuotisen yksinpuurtamisen sijaan voisi sopia vaikka koulujen välillä tapahtuvasta tapahtumien kierrätyksestä. Tällöin yksi koulu voisi toteuttaa isomman tapahtuman (liikennemessut tms.), jonne keskitettäisiin myös yhteistyö muiden tahojen kanssa (poliisi, pelastustoimi, Liikenneturva jne.). Oppilaat muilta kouluilta voisivat käydä vierailemassa tapahtumassa osana omaa liikenneturvallisuusviikkoaan. Kierrättämisestä on hyötyä, mikäli isomman tapahtuman jokavuotinen järjestäminen tuntuu liian raskaalta organisaation voimavaroihin nähden.

Pääpainoisesti liikenneturvallisuustyö on osa normaalia toimintaa, jossa hyödynnetään olemassa olevia verkostoja. Näitä ovat esimerkiksi erilaiset kohtaamiset asiakkaiden kanssa, kuten vanhempainillat, neuvolakäynnit,

terveystarkastukset, kotikäynnit ja toisaalta henkilökunnan kokoukset ja yhteiset tilaisuudet.

Neuvoloiden osalta toimintaa voisi pyrkiä kehittämään niin, että turvaistuinten lainaustoiminta saataisiin käyntiin. Neuvoloilla on tärkeä rooli tiedottamisessa ja valistuksessa liikenneturvallisuustyössä, joten materiaalin ajantasaisuudesta kannattaa huolehtia. Neuvoloiden kautta tavoitetaan parhaiten lähinnä alle kouluikäiset lapset, mahdollisesti myös ikäihmiset.

Päivähoidossa liikennekasvatustyötä tehdään käytännönläheisesti kävelyretkillä ja leikinomaisesti. Alle kouluikäisten lasten näkökulmasta poliisivierailut ovat merkittäviä tapahtumia ja niitä pitäisi vuosittain järjestää. Ennen poliisiin käyntiä on hyvä käydä läpi liikenneaiheisia teemoja useampana päivänä. Tällöin poliisivierailu ei jäisi yksittäiseksi liikennevalistustoimenpiteeksi, vaan olisi osa laajempaa kokonaisuutta. Perhepäivähoidossa oleville lapsille tapahtumia voidaan järjestää ryhmäperhepäiväkotien tiloissa. Vanhempainilloissa tavoitetaan lasten vanhemmat. Vanhempainilloissa voisi ottaa esille turvaistuimen ja -vyön käytön merkityksen, liikennesääntöjen opettamisen tärkeyden ja heijastimen käytön. Päiväkotien läheisyydessä voi tehdä vaaranpaikkakartoituksia yhdessä lasten ja lasten vanhempien kanssa. Alle kouluikäisille lapsille on olemassa runsaasti liikennekasvatusmateriaalia, josta saa lisää ideoita käytännön toimintaan.

Loimaalla kouluissa järjestetään syksyisin liikennepainotteinen viikko, toisen vastaavanlaisen viikon voisi järjestää keväisin. Sopiva ajankohta olisi huhtikuussa, jolloin polkupyörät, mopot, rullaluistimet ja muut kausiliikkumisvälineet otetaan käyttöön. Koululaisissa on jonkin verran ”kyyditettäviä”, erityiskoululla eniten. Kuljetusten osalta pitäisi varmistaa laatukriteerien toteutuminen liikenneturvallisuutta koskien. Näitä kriteerejä ovat esimerkiksi se, että jokaiselle kuljetettavalle löytyy oma turvavyö, kuljettaja huolehtii, että turvavöitä käytetään, liikenneturvallisuus kyytiin otettaessa ja pois jätettäessä. Kaikille ala-asteen oppilaille jaetaan liikennekalenteri. Kaikista tämän tyyppisistä tapahtumista kannattaa tiedottaa julkisuudessa mahdollisimman näkyvästi. Kouluterveydenhuollon kautta on mahdollista hoitaa liikennevalistusta. Kouluterveydenhuollon materiaali pitäisi saattaa ajantasaiseksi.

Apuvälinelainaamotoiminnan yhteydessä voitaisiin tarjota ilmainen kenkien nautoittamismahdollisuus ikäihmisille. Kodinhoitajien välityksellä ikäihmisille voidaan välittää tietoa liikkumista helpottavista apuvälineistä ja materiaalia. Tiedottamisessa ja valistuksessa voidaan hyödyntää eläkeläisjärjestöjen tilaisuuksia, vammaisneuvoston kokoontumisia ja iäkkäille muutoin järjestettäviä tilaisuuksia tai kokoontumisia. Työväenopistoon voisi yrittää järjestää ikäihmisten autokoulun kurssina. Kunnossapidon osalta huolehditaan etenkin niistä kohteista, joissa liikutaan paljon kävellen ja joissa liikuntarajoitteisia/ ikäihmisiä asioi päivittäin paljon kuten terveysasemat

7 ENSIMMÄISET ASKELEET JA JATKUVUUS

Liikenneturvallisuuden merkittävimmät ongelmat Loimaalla eivät niinkään koske onnettomuuksien lukumäärää kuin koettua liikenneturvallisuutta. Yleinen liikennekurin höltyminen ja piittaamattomuus kanssakulkijoista aiheuttaa turhia vaaratilanteita. Tilanne saattaa johtaa esimerkiksi lasten jalan ja pyörällä tapahtuvan liikkumisen rajoittamiseen. Hyötyliikkumisen vähentyessä ja autoriippuvuuden kasvaessa lasten kohdalla, on vaikutus aikuisiän asenteisiin huomattava. Koettuun liikenneturvallisuuteen voidaan parhaiten vaikuttaa samanaikaisesti toteutetuilla liikenneteknisillä ja liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimenpiteillä.

Liikenneympäristöön kohdistuvien teknisten toimenpiteiden osalta kiireellisimmiksi on arvioitu alikulkujen rakentaminen Pikatielle sekä Koulukeskusten ympäristön liikenteen rauhoittaminen ja suojateiden turvallisuuden parantaminen. Osana tätä tutkimusta on esitetty alustava toteuttamisaikataulu toimenpiteitä koskien sekä alustava kustannusarvio. Toimenpiteiden toteutuksen ajoituksessa voidaan jatkossa huomioida liikenneturvallisuudelle vuositasolla asetettuja tavoitteita tukeva vaikutus.

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua tärkeintä on käytännön toiminnan ja toimenpiteiden käyntiin saaminen. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kaupunginvaltuustossa. Toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat esitetty raportin liitteissä 6-9. Poliittinen käsittely parantaa liikenneturvallisuustyön painoarvoa vahvistamalla liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet osaksi kaupungin laatu- ja tulostavoitteita ja osoittamalla työhön tarvittavat resurssit.

Toimintasuunnitelmat laaditaan liikenneturvallisuustyöryhmän tavoitteiden mukaisesti vuosittain. Seuranta tehdään kuvassa 21 esitetyn mukaisesti ja tulokset käsitellään organisaatiossa samoin kuin muut toiminnalle asetetut tulostavoitteet. Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisesta voisi järjestää kuntalaisille avoimen tiedotustilaisuuden ennen valtuustokäsittelyä tai jopa ennen lautakuntakierrosta. Tällöin olisi mahdollista vielä huomioida kaupunkilaisten mielipiteet ja ehdotukset toimenpiteiden osalta.

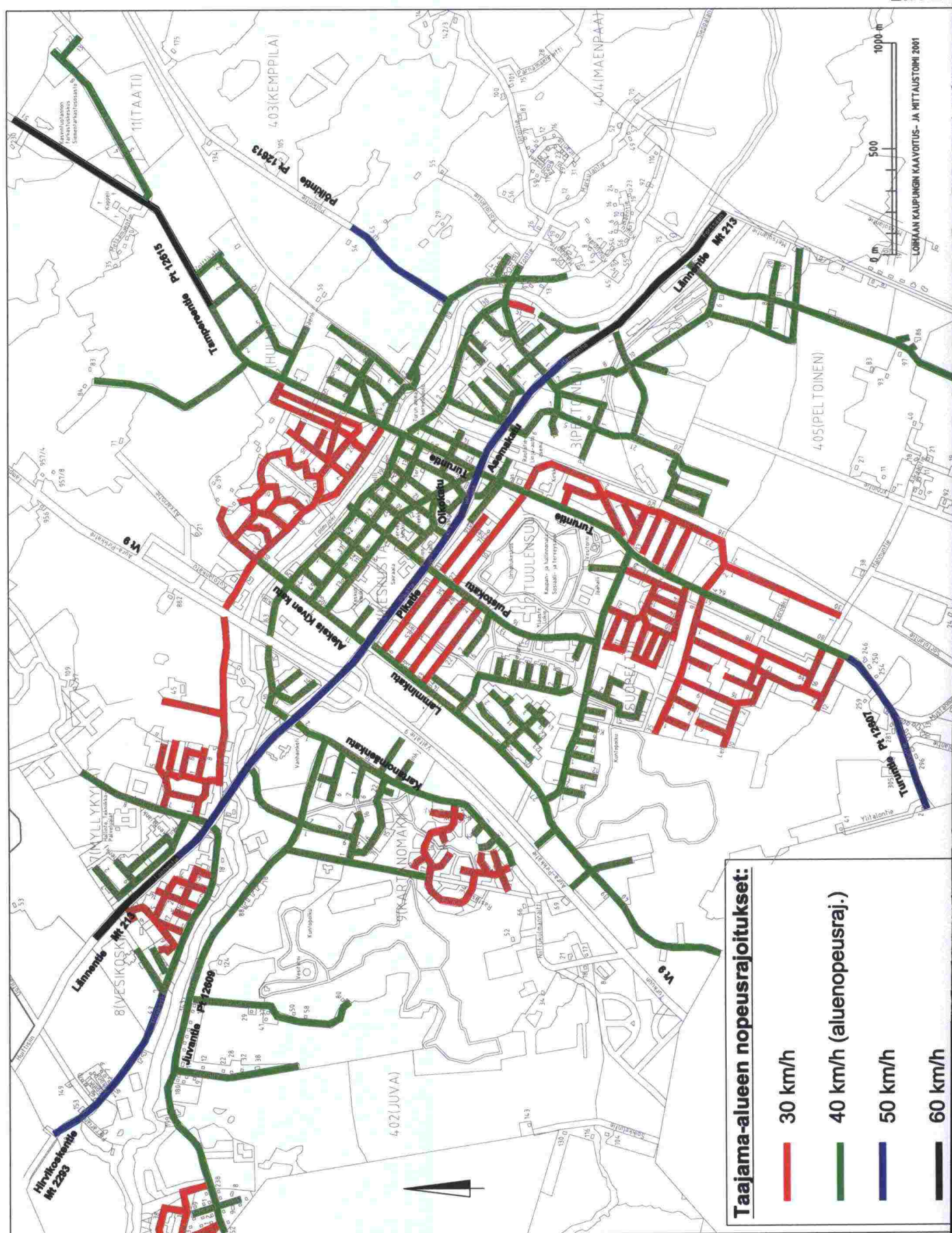
Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontuu ensimmäisen kerran vuoden 2001 aikana. Liikenneturvallisuustyöryhmän koollekutsujana vuoden 2001 syksyllä toimii tekninen johtaja. Liikenneturvallisuustyöryhmän alustava kokoonpano on esitetty liitteessä 5. Jatkossa koollekutsujan roolia ja muita vastuutehtäviä voidaan kierrättää hallinnonalojen välillä.

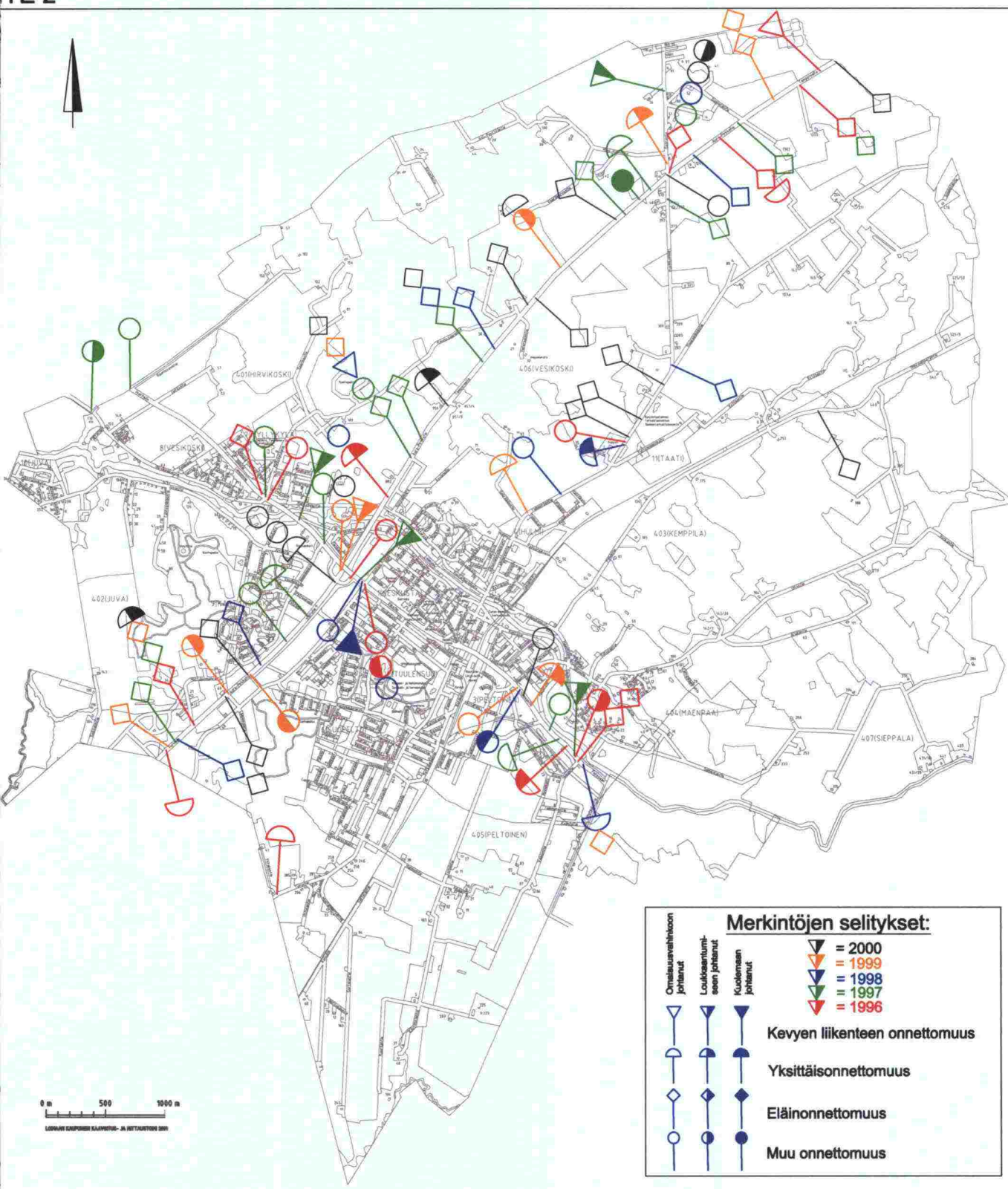
Liikenneturvallisuustyön jatkuvuus Loimaalla varmistuu liikenneturvallisuustyöryhmän käynnistyessä ja poliittisen päätöksenteon annettua liikenneturvallisuussuunnitelmalle hyväksymisensä ja sitoutumisensa. Ensimmäinen tärkeä askel hallintokuntien sisäisessä ja välisessä työskentelyssä on jo otettu tämän suunnitelman aikana. Hallintokunnat ovat laatineet jo ensimmäiset toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat. Liikenneympäristöön kohdistuvat toimenpiteet vaikutuksineen ovat heti todettavissa, kasvatukselliset, asenteisiin kohdistuvat vaikutukset pidemmän ajanjakson kuluessa.

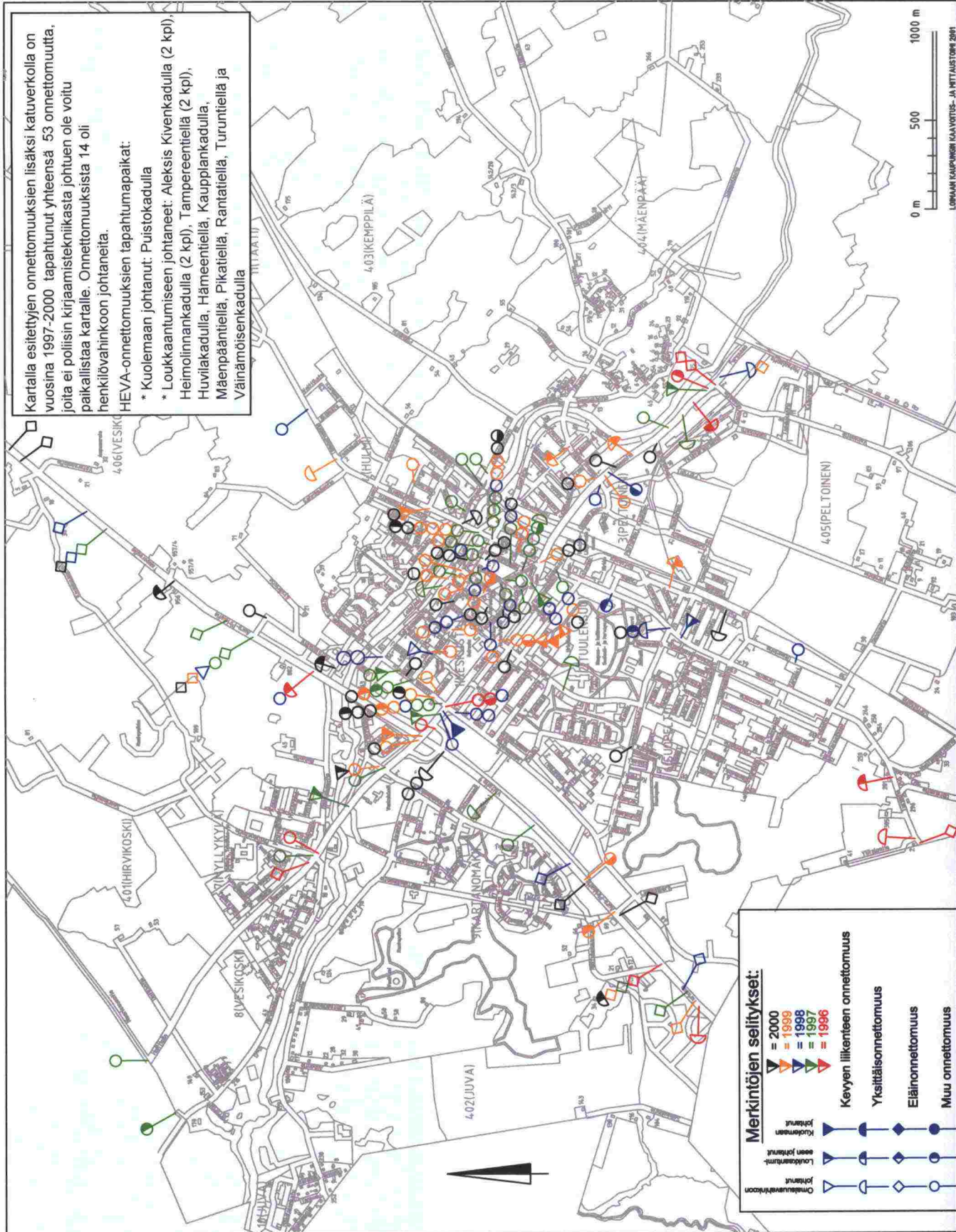
"Väliaikatuloksia" liikenneturvallisuustyön vaikuttavuudesta saadaan onnettomuustilastoja seuraamalla ja asenteiden osalta esimerkiksi tekemällä mielipidekyselyjä, keräämällä palautetta osana normaalia toimintaa sekä tekemällä esimerkiksi turvavyön käyttöä koskevia laskentoja.

8 LIITTEET

- Liite 1. Taajama-alueen nopeusrajoitukset
- Liite 2. Yleisen tieverkon onnettomuudet vuosina 1996 - 2000
- Liite 3. Katu- ja yksityistieverkon onnettomuudet vuosina 1997 - 2000
- Liite 4. Tekniset toimenpide-ehdotukset
- Liite 5. Liikenneturvallisuustyöryhmä
- Liite 6. Sivistystoimen toimintasuunnitelma
- Liite 7. Sosiaalitoimen toimintasuunnitelma
- Liite 8. Teknisen toimen toimintasuunnitelma
- Liite 9. Terveystoimen toimintasuunnitelma



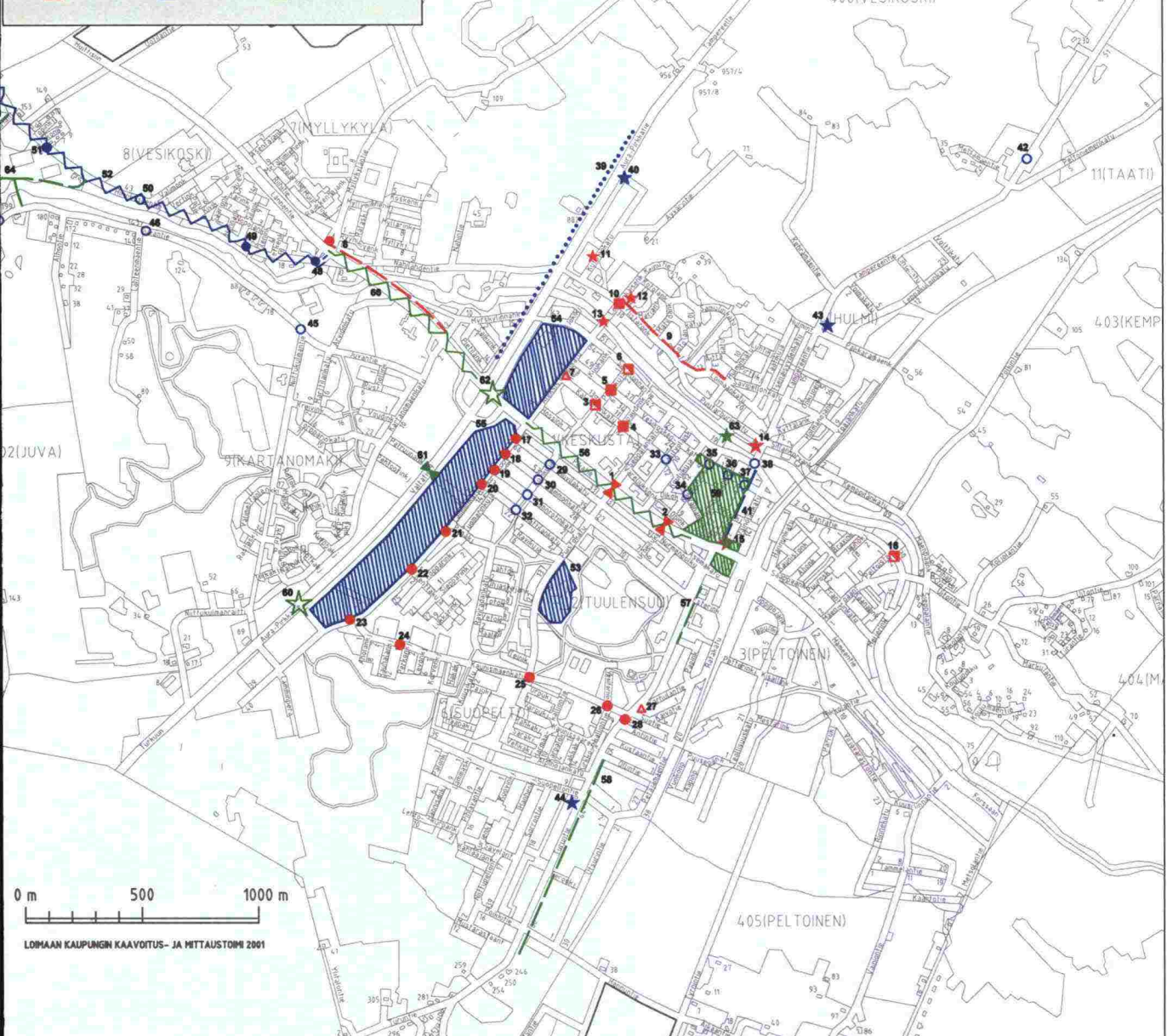




TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

- Saarekkeellinen suojatie
- ◼ Korotettu suojatie
- ⌵ Kevyen liikenteen allikku
- Kevyen liikenteen väyläjärjestelyt
- △ Näkemäraivaus
- Korotettu liittymä
- Ajoinadan/liittymän kaventaminen
- ☆ Muu liittymäjärjestely
- Valaistus
- ~~~~~ Ajoinatajärjestelyt
- ▨ Alueen uudelleenjärjestely
- ★ Muu toimenpide

1. vaihe 2. vaihe 3. vaihe



TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

1. VAIHEEN TOIMENPITEET

NRO	KOHDE	TOIMENPIDE	KUSTANNUS 1 000 mk	KUSTANNUS 1000 €	TIENPITÄJÄ	TOTEUTETTAVUUS
1	Puistokatu / Pikatie	Kevyen liikenteen aikukku.	2000	336	Kaupunki	Suunnittelu
1b	Puistokatu / Pikatie	Väliaikaisratkaisuna korotetun suojatien rakentaminen ja saarekkeen uudelleenrakentaminen.	50	8,4	Kaupunki	Pika
2	Urheilukuja / Pikatie	Kevyen liikenteen aikukku.	2000	336	Kaupunki	Suunnittelu
2b	Urheilukuja / Pikatie	Väliaikaisratkaisuna saarekkeellisen suojatien rakentaminen.	25	4,2	Kaupunki	Pika
3	Kalevalankatu / Peltokuja	Korotettu suojatie liittymän länsipuolelle. Idänpuoleisen suojatien poistaminen.	20	3,4	Kaupunki	Pika
4	Kalevalankatu / Vapaudenkatu	Korotettu liittymä. Lapsimerkin siirtäminen kauemmaksi koulusta (liittymän itäpuolelle). Tiealueen erottaminen kiveyksellä koulun ja liikehuoneiston piha-alueesta. Ajoneuvo- ja kevyen liikenteen erottelu koulun pihaan ajettaessa.	70	12	Kaupunki	Pika
5	Vesikoskenkatu / Peltokuja	Korotettu liittymä	50	8,4	Kaupunki	Pika
6	Satakunnantie / Peltokuja	Korotettu suojatie	20	3,4	Kaupunki	Pika
7	Kalevalankatu / Aleksis Kivenkatu	Pensaiden näkemäraivaus	1	0,2	Kaupunki	Pika
8	Lännentie välillä Kartanomäenkatu - Myllykyläntie	Kevyen liikenteen väylän turvallisuuden parantaminen erottamalla väylä ajoradasta esim. betonikaiteella ja muuttamalla Myllykyläntien suojatie saarekkeelliseksi	120	20	Tiehallinto	Pika
9	Ylistaronkatu välillä Lemminkäisenkatu - Hulminkatu	Korotettu jalkakäytävä tien pohjoispuolelle			Kaupunki	Suunnittelu
10	Ylistaronkatu / Lemminkäisenkatu	Korotettu liittymä	50	8,4	Kaupunki	Pika
11	Kutojankatu	Lapsimerkin asentaminen	1	0,2	Kaupunki	Pika
12	Ylistaronkatu	Lapsimerkkien vaihto uuteen	1	0,2	Kaupunki	Pika
13	Lemmensilta	Sillan ja sen kaiteiden parannus.	10	1,7	Kaupunki	Suunnittelu
13b	Lemmensilta	Ajoneuvosillan rakentaminen		0,0	Kaupunki	Esille tullut kohde
14	Tampereentie / Puutarhurinkatu	Etuaajo-oikeuden päättymisen -liikennemerkki	1	0,2	Kaupunki	Pika
15	Turuntie / Pikatie	Etuaajo-oikeuden päättymisen -liikennemerkki	1	0,2	Kaupunki	Pika
16	Rantatie, seurakunnan kerhotilan kohta	Korotettu suojatie	20	3,4	Kaupunki	Pika

NRO	KOHDE	TOIMENPIDE	KUSTANNUS 1 000 mk	KUSTANNUS 1000 €	TIENPITÄJÄ	TOTEUTETTAVUUS
17	Lamminkatu / Huvilakatu	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
18	Lamminkatu / Sammonkatu	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
19	Lamminkatu / Lönnrotinkatu	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
20	Lamminkatu / Mattilankatu	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
21	Lamminkatu / Pesäkuja	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
22	Lamminkatu / Kenttäkuja	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
23	Lamminkatu / Kaunismäenkatu	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
24	Kaunismäenkatu / Rauhalankuja (Leikkipuiston kohta)	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
25	Kaunismäenkatu / Puistokatu	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
26	Kaunismäenkatu / Kirkkokalliontie	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
27	Turuntie välillä Karhulantie - Antintie	Pensaiden näkemäraivaus tien itäpuolelta	1	0,2	Kaupunki	Pika
28	Turuntie / Kaunismäenkatu	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika

2. VAIHEEN TOIMENPITEET

29	Huvilakatu / Kotikuja	Liittymän kaventaminen pollareilla (ei kohtaamista)	5	0,8	Kaupunki	Pika
30	Sammonkatu / Kotikuja	Liittymän kaventaminen pollareilla (ei kohtaamista)	5	0,8	Kaupunki	Pika
31	Lönnrotinkatu / Kotikuja	Liittymän kaventaminen pollareilla (ei kohtaamista)	5	0,8	Kaupunki	Pika
32	Mattilankatu / Kotikuja	Liittymän kaventaminen pollareilla (ei kohtaamista)	5	0,8	Kaupunki	Pika
33	Väinämöisenkatu / Käsiyöläiskatu	Liittymän kaventaminen, suojatien ylitysmatkojen lyhentäminen	30	5,0	Kaupunki	Pika
34	Väinämöisenkatu / Kauppalakatu	Liittymän kaventaminen, suojatien ylitysmatkojen lyhentäminen	30	5,0	Kaupunki	Pika
35	Vesikoskenkatu / Kauppalakatu	Ajoradan toispuoleen kavennus, suojatien lyhentäminen	30	5,0	Kaupunki	Suunnittelu
36	Vesikoskenkatu / Heimolinnankatu	Ajoradan toispuoleen kavennus, suojatien lyhentäminen	30	5,0	Kaupunki	Suunnittelu
37	Vesikoskenkatu / Tampereentie	Liittymän kaventaminen, suojatien ylitysmatkojen lyhentäminen	30	5,0	Kaupunki	Suunnittelu
38	Satakunnantie / Tampereentie	Liittymän kaventaminen yliajettavalla reunakivellä.	20	3,4	Kaupunki	Suunnittelu
39	Vt 9 (Aura-Pirkkatie) / Kutojankatu	Valaistuksen jatkaminen Hulmin liittymään	220	37	Tiehallinto	Esille tullut kohde
40	Vt 9 (Aura-Pirkkatie) / Kutojankatu	Opastus Hulmin alueelle.	1	0,2	Tiehallinto	Esille tullut kohde
41	Turuntie välillä Satakunnantie - Pikatie	Suuntaispysäköinti ja kevyen liikenteen väylä tien idänpuoleiseen reunaan	300	50	Kaupunki	Suunnittelu

NRO	KOHDE	TOIMENPIDE	KUSTANNUS 1 000 mk	KUSTANNUS 1000 €	TIENPITÄJÄ	TOTEUTETTAVUUS
42	Tampereentie, kappelin kohta	Tien yksipuolinen kavennus (kohtaaminen mahdollista) pohjoisen suunnasta tuleville. 50 km/h taajamarajoituksen alkaminen hautausmaan pohjoispuolelta.	16	2,7	Tiehallinto	Suunnittelu
43	Tampereentie / Leppäkuljunkatu	Alue 40 km/h nopeusrajoitus päättyy (nopeusrajoitus vaihtuu 50 km/h:ksi). Toteutetaan vasta Kappelin kohdan kavennuksen rakentamisen jälkeen.	1	0,2	Kaupunki	Suunnittelu
44	Turuntie / Suopellontie	Alue 40 km/h nopeusrajoitus päättyy (nopeusrajoitus vaihtuu 50 km/h:ksi). Toteutetaan vasta Turuntien kevyen liikenteen väylän rakentamisen jälkeen.	1	0,2	Kaupunki	Suunnittelu
45	Juvantie / Niittykulmantie	Tien yksipuolinen kavennus (kohtaaminen mahdollista) liittymän länsipuolelle. Kevyen liikenteen mahdollisuus mennä kavennuksen läpi	16	2,7	Kaupunki	Suunnittelu
46	Juvantie / Lähteenmäentie	Tien yksipuolinen kavennus (kohtaaminen mahdollista) liittymän itäpuolelle. Kevyen liikenteen mahdollisuus mennä kavennuksen läpi	16	2,7	Kaupunki	Suunnittelu
47	Juvantie / Hirvikosken padon kohta	Tien yksipuolinen kavennus (kohtaaminen mahdollista) liittymän länsipuolelle. Kevyen liikenteen mahdollisuus mennä kavennuksen läpi	16	2,7	Tiehallinto	Suunnittelu
48	Hirvikoskentie / Lännentie	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
49	Hirvikoskentie / Vileninkatu	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
50	Hirvikoskentie / Valimonkatu	Tien yksipuolinen kavennus (kohtaaminen mahdollista) Kevyen liikenteen mahdollisuus mennä kavennuksen läpi	16	2,7	Kaupunki	Suunnittelu
51	Hirvikoskentie / Ofan liittymä	Saarekkeellinen suojatie, herätevarrelliset suojatiemerkit	25	4,2	Kaupunki	Pika
52	Hirvikoskentie	Ajoratamaalaukset	4	0,7	Kaupunki	Pika
53	Yhteiskoulun piha-alue	Piha-alueen jäsentely erottamalla kevyt liikenne ajoneuvoliikenteestä. Saattoliikenteen järjestelyt yksisuuntaiseksi avaamalla toinen liittymä Puistokadulle.	100-200	17-34	Kaupunki	Suunnittelu
54	Aleksis Kivenkatu	Liikahuoneistojen liittymien yhdistely ja pysäköintialueiden jäsentely	100	17	Kaupunki / tontin omistaja	Suunnittelu
55	Lamminkatu	Liikahuoneistojen liittymien yhdistely ja pysäköintialueiden jäsentely	100	17	Kaupunki / tontin omistaja	Suunnittelu

NRO	KOHDE	TOIMENPIDE	KUSTANNUS 1 000 mk	KUSTANNUS 1000 €	TIENPITÄJÄ	TOTEUTETTAVUUS
PITKÄN TÄHTÄIMEN TOIMENPITEET						
56	Pikatie välillä Heimolinnankatu - Aleksis Kivenkatu	Yleissuunnitelman mukaiset toimenpiteet Pikatiellä.	14000	2355	Kaupunki	Suunnittelu
56 b	Pikatie välillä Heimolinnankatu - Aleksis Kivenkatu	Väliaikaisratkaisuna valaisinten vaihto myötääviin pylväisiin ja siirtoi pois keskeltä kevyen liikenteen väylää.	220	37	Kaupunki	Suunnittelu
57	Turuntie välillä Paloasema - Papinkatu	Kevyen liikenteen väylän jatkaminen tien itäpuolelle	250	42	Kaupunki	Suunnittelu
58	Turuntie välillä Ollintie - Mustarastaantie	Kevyen liikenteen väylä tien itäpuolelle	900	151	Kaupunki	Suunnittelu
59	Keskusta / Tori- ja Asema-alue	Tori- ja kauppakeskustan kehittäminen kävelypainotteiseksi alueeksi			Kaupunki / tontin omistaja	Esille tullut kohde
60	Vt 9 (Aura-Pirkkatie)	Kartanoportti (sis. ajoneuvo- ja kevyen liikenteen aikukulun)	4000	673	Tiehallinto	Suunnittelu
61	Vt 9, Patruunankujan kohta	Kevyen liikenteen alikulku	1000	168	Tiehallinto	Esille tullut kohde
62	Mt 213 / Itäinen ramppi liittymä	Liittymäjärjestelyt ja liikennevalot	350	59	Tiehallinto	Suunnittelu
63	Loimijoki, Kauppalankadun kohta	Kevyen liikenteen silta Loimijoen yli	1500	252	Kaupunki	Esille tullut kohde
64	Loimijoki, Ofan tehdas	Kevyen liikenteen väylä Loimijoen pohjoispuolelle, yhteydet Loimaan kuntaan ja Vesikoskelle	1000	168	Kaupunki / tontin omistaja	Esille tullut kohde
65	Vt 9 (Aura-Pirkkatie) / Tampereentie / Haarantie	Liittymäalueen porrastus.	400	67	Tiehallinto	Suunnittelu
65 b	Vt 9 (Aura-Pirkkatie) / Tampereentie / Haarantie	Väliaikaisratkaisuna STOP-merkit Tampereentielle ja Haarantielle	2	0,3	Tiehallinto	Pika
66	Mt 213 välillä läntinen ramppi liittymä - Hirvikoskentie	Toimenpideselvityksen laatiminen liittymien sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi			Tiehallinto	Esille tullut kohde

TOTEUTETTAVUUS:

- Pika = Voidaan toteuttaa nopeassa aikataulussa ilman kaavamuutosta tai tiesuunnitelmaa
- Suunnittelu = Vaatii rakennussuunnittelua ja mahdollisesti kaavamuutoksen / tiesuunnitelman
- Esille tullut kohde= Kohde nousut esiin työn aikana. Ennen toteuttamista vaatii perusteellisemman selvityksen / toimenpideselvityksen laatimisen

HALLINTOKUNTIEN NIMEÄMÄT HENKILÖT LIIKENNETURVALLISUUSTYÖRYHMÄÄN

Sivistystoimi

Ilkka Kykkänen, rehtori – varalla lehtori Vesa Parttimaa

Sosiaalitoimi

Jaakko Kaunisto, sosiaalihoitaja

Taru Laine, päivähoitaja – varalla Pia Paukkio

Kirsi Jokinen, kotipalvelunhoitaja – varalla Hilka Heikkilä

Tekninen toimi

Arto Savonen, rakennusmestari

Ympäristötoimi

Hannu Salminen, kaavoittaja

Terveystoimi

Anne Rantanen, terveydenhoitaja – varalla Reija Hannula

Vapaa-aikatoimi

Tarja Korvenpää, liikuntasuhteeri

YHTEISTYÖTAHOT

Liikenneturva

Antero Aho, kouluttaja, Turun toimisto

Loimaan kihlakunnan poliisilaitos

Jarmo Heikkinen, poliisi

Tiehallinto

Markku Aarikka, liikenneturvallisuusinsinööri, Turun tiepiiri

Kalle Peltonen, tiemestari, Turun tiepiiri

HALLINTOKUNTA	SIVISTYSTOIMI				
	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU-HENKIÖ	SEURANTA
NÄE JA NÄY PIMEÄSSÄ	Teemapäivä / -puolikas Peruskoulu / lukio / iltapäiväkerhot	Lokakuu 2001	Vakuutusyhtiö Sampo Pohjola	Koulujen rehtorit Liikuntasihtööri	
KALUSTO JA KULJETTAJA KUNTOON!	Kulkuvälineet / kypärät Tietoisku Teemapäivä / -puolikas	Huhtikuu 2002	Poliisi	Koulujen rehtorit Liikuntasihtööri	
LIIKENNÖI OIKEIN JA KÄYTÄ SUOJAVARUSTEITA	Haastepöytäily vapusta juhannukseen	Touko-kesäkuu 2002	Liikuntavirasto	Liikuntasihtööri	
	Ehdotus 1. toimenpiteeseen: yhteistyö teknisen toimen kanssa + yhteydenotto "Rahtarit ry" Tampere				

HALLINTOKUNTA	SOSIAALITOIMI				
	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU-HENKILÖ	SEURANTA
KEVÄÄN TEEMAVIIKKO: TURVALLINEN LIIKKUMINEN LIIKENTEESSÄ	Päivähoito + leikkitoiminta - liikenteessä käyttäytyminen ja kulkeminen - esikoululaiset: koulujen lähiympäristöön tutustuminen - informaatiota tiedotteiden avulla koteihin	KEVÄT	POLIISI KOULUT	Päivähoidon ohjaaja Päiväkotien johtajat	
KEVÄÄN TEEMAVIIKKO: TURVALLINEN LIIKKUMINEN LIIKENTEESSÄ	Ikäihmiset + kotipalvelu - infoiskut: Tuulensuun palvelukeskus, päivätoiminta, iltatilaisuus, Kartanonmäen vanhainkoti	KEVÄT	VANHUSASIAN T.K. LEJY TERVEYSTOIMI	Kotipalveluohjaaja Säätiön tj vanhustenkodin j. osaston hoitajat projektiyöntekijät	
KEVÄÄN TEEMAVIIKKO: TURVALLINEN LIIKKUMINEN LIIKENTEESSÄ	Vammaiset - valistusta henkilökunnan kautta liikenteessä kuljettaessa	KEVÄT	VAMMAIS- NEUVOSTO	Osaston hoitajat Projektiyöntekijät	
Liikenneturvallisuuustyöryhmään ehdotettiin	Jaakko Kaunisto, sosiaalihoitaja Taru Laine, päivähoitohjaaja - varalla Pia Paukkio Kirsi Jokinen, kotipalveluohjaaja - varalla Hiikka Heikkilä				
					LIITE 7

TEKNINEN					
HALLINTOKUNTA	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU- HENKILÖ	SEURANTA
TAVOITE					
Informaation lisääminen liukkauden vaaroista	Loimaan lehteen sivun ilmoitus tai teemajuttu liukkaista keleistä ja kenkien nastroituksesta (lehti juttuun kustannustietoja kaatumisten kustannuksista)	Lokakuu 2001 Lokakuu 2002	SOSIAALITOIMI TERVEYSTOIMI	Arto Savonen	
Päättäjiin vaikuttaminen	Tutustumismatka lautakunnan jäsenten kanssa muiden kuntien liikenteen rauhoittamistoimenpiteisiin.	Syysy 2001 ennen lit:ssa tehtäviä päätöksiä	MUUT KUNNAT TIEPIIRI	Arto Savonen	
Ajonopeuksien alentaminen kevytliikenteen ylityskohdissa	Saarekkeellisten suojateiden rakentaminen paikkoihin, joissa korkeat ajonopeudet (nopeusmittaukset) - tiedotetaan rakentamisesta koulujen liikennevalistustyön yhteydessä	suunnittelu syksyllä 2001, toteutus kevällä 2002	SIVISTYSTOIMI	Antti Kemi	
Paikallistaa ongelmakohteet	Terveyskeskukseen A4-kaavake, johon merkitään kaatumatapaukset, liukastumiset (paikka, aika, olosuhteet, kaavakkeen toisella puolella kartta)	talvella 2001-2002	TERVEYSTOIMI	Jarmo Männikkö	
Näkemien parantaminen liittymissä	Taloyhtiöiden kunnossapitosopimukset kuntoon, ennako informaatiota	Talvi 2002		Rakennustarkastaja Tapio Mikkola	
Näkemien parantaminen liittymissä	Keväällä näkemäesteenä olevien lumikasojen poisto - tiedotus isännöitsijälle, puhuttelu taloyhtiöille	Talvi 2002		Rakennustarkastaja Tapio Mikkola	

HALLINTOKUNTA	TEKNINEN					LIITE 8 (2/2)	
	TAVOITE	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU-HENKIÖ	SEURANTA	
	Jalkakäytäväpyöräilyn vaarat	Lainataan / tilataan elokuva, jossa on käsitelty jalkakäytäväpyöräilyn vaaroja (Helsingin kaupungilta) + lehtijuttu aiheesta	Kevät 2002	PAIKALLINEN ELOKUVATEATTERI	Arto Savonen		
	Näkemien parantaminen liittymissä	Näkemät kuntoon liittymissä (pensasaidat), runkopuiden karsimisia	Kesällä 2002		Rak.tark. Mikkola Jarmo Parikka		
	Liikenneturvallisuuksiryhmään ehdotettiin	Arto Savonen , rakennusmestari Hannu Salmenniitty, kaavasuunnittelija					

TERVEYSTOIMI					
HALLINTOKUNTA	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU- HENKIÖ	SEURANTA
TAVOITE					
TAPATURMIEN EHKÄISY KOULUMATKOILLA	Kouluuntulotarkastuksen yhteydessä käydään läpi turvallinen koulutie	Vuosittain	Koulu Koti Kuljetuspalvelu	Koulujen terveydenhoitajat	
LÄÄKKEISTÄ JOHTUVIEN LIIKENNETAPATURMIEN MINIMOINTI	Lääkkeiden vaikutuksesta tiedottaminen	Reseptiä määrättäessä, ajoittain uusittaessa	Apteekki Lääkefirmat	Omalääkäri	
ODOTTAVIEN JA LAPSIPERHEIDEN TURVAVÖIDEN JA -ISTUINTEN KÄYTTÖ ITSESTÄÄNSELVYYDEKSI	Kysely / keskustelu / valistus	Perhevalmennus Tarkastuskäynnit Kotikäynnit	MLL Liikenneturva Yrittäjät	Äitiys- ja lastenneuvolat - terveydenhoitajat	
Ehdotus 1: Kouluterveydenhoitajan osallistuminen koulujen keväällä pidettäville teemapäiville mahdollisuuksien mukaan.					
Ehdotus 2: Koululaisille jaettavan materiaalin tilaaminen esim Liikenneturva, MLL					
Ehdotus 3: Informoiminen luokan ja liikkumisen vaaroista terveystieteiden yhteydessä esim julisteet, ilmaisimateriaali, turvavälinenäyttelyt					